Comisión de
Legislación del Trabajo
S/C

Versión Taquigráfica N° 1901 de 2018

SITUACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS DE ARQUITECTURA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

MARINA MERCANTE Y DE CABOTAJE

TRANSPORTE PROFESIONAL DE CARGA POR CARRETERA

SECTOR FERROVIARIO

REPRESENTANTES DE DISTRIBUIDORA DE GAS DE MONTEVIDEO S.A. (MONTEVIDEOGAS)

COMISIÓN DE SEGURIDAD DE LA ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES DE RIOGAS (ATR)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 17 de octubre de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE: Señores Representantes Fernando Amado, Presidente y Luis Puig, Vicepresidente.

MIEMBROS: Señores Representantes Gerardo Amarilla, María Luisa Conde, Gerardo Núñez y Daniel Placeres.

ASISTE: Señor Representante Jorge Pozzi.

INVITADOS: Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi.

Por Distribuidora de Gas de Montevideo S.A. (Montevideogas), ingeniero Carlos Bellomo, Gerente General; ingeniero Marcelo Busquets, Gerente de Recursos

Humanos; doctor Fernando Pérez Tabó, asesor laboral, y doctores Gonzalo Secco y Alberto Foderé, asesores jurídicos.

Por la Comisión de Seguridad de la Asociación de Trabajadores de Riogas (ATR), Yuber Ferrao y Sebastián González; y por FANCAP, Walter Barrientos y Salvador Sprovieri.

SECRETARIO: Señor Francisco J. Ortiz.

PROSECRETARIO: Señor José Fasanello.

SEÑOR PRESIDENTE (Fernando Amado).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir al Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi.

Supongo le habrán llegado las versiones taquigráficas vinculadas con los planteos realizados por el SUNTMA y por la AODAMTOP, así como las relacionadas con AFE.

Si bien la citación de la Comisión es bien específica en cuanto a que refiere a los temas planteados por el SUNTMA y la AODAMTOP, queda a su criterio hacer consideraciones sobre los planteos vertidos por la delegación de AFE.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- He recibido una serie de versiones taquigráficas vinculadas con planteos realizados por el SUNTMA, por la AODAMTOP, por el SUTCRA y por la Unión Ferroviaria. La verdad es que tenía dudas en cuanto a qué era realmente lo que interesaba abordar.

El SUNTMA hizo un planteo histórico, que tiene que ver con la navegación, fundamentalmente de cabotaje en el Río de la Plata, y el embanderamiento en toda la región: Río de la Plata e Hidrovía. En ese sentido, habría distintos comentarios para realizar, pero el planteo del SUNTMA refiere concretamente a una experiencia que se estaba negociando en ese momento, que tiene que ver con el establecimiento de una conexión tipo Ro- Ro en la costa de Colonia para el transporte de camiones -en principio, entre Juan Lacaze y Buenos Aires-, con las condiciones de la embarcación que se estaban promoviendo y el embarque de trabajadores uruguayos.

Desde un principio nosotros mantuvimos comunicación con el SUNTMA y con la alcaldía de Juan Lacaze.

El asunto comienza así.

Estaban buscando opciones para generar actividad laboral en la zona de Juan Lacaze. En ese sentido, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas le tocaba realizar algunas tareas -que se están efectuando-, como la ampliación del puerto de Juan Lacaze. Se está cambiando la explanada para preparar al puerto para el embarque y desembarque de barcos más modernos. Ya había una rampa, pero era inadecuada para los barcos modernos, porque al ser muy angosta, el proceso demoraba mucho, ya que podía transitar un vehículo por vez. Fue así que nos comprometimos con la realización de una obra que se inició a partir de un compromiso gestionado por un grupo comercial que anunció su disposición de comprar un barco en China, traerlo a Juan Lacaze y asegurar una línea de funcionamiento permanente. Ese proceso está en distintas etapas del trámite. Supongo que el barco se está construyendo en China. De nuestra parte estamos preparando la rampa. Asimismo, existe un relacionamiento entre el grupo empresarial y las autoridades de Juan Lacaze, que buscan asegurar sus distintos proyectos.

En el medio de esa situación apareció la posibilidad de que otro barco adelantara esos servicios, no anulando la posibilidad del barco nuevo, con una línea permanente, pero sí comenzando la conexión entre la costa uruguaya y Buenos Aires. Para eso, el puerto de Juan Lacaze necesitaba terminar las obras que están en curso -que van adelantadas, pero todavía falta- o realizar una obra complementaria, que consiste en la construcción

de un tocón de hormigón que permita el atraque del nuevo barco de popa, de modo de poder realizar la operación.

En la perspectiva de futuro, que existiera un doble servicio es una posibilidad. Funcionó en otros momentos, con relativo éxito. Se suspendió, fundamentalmente, porque el barco que hacía el cruce era muy caro, muy viejo y con muy poca capacidad.

Por lo tanto, cualquiera de las dos opciones que se estaban manejando eran interesantes.

El objetivo -vuelvo a repetir- era que hubiera opciones de trabajo para la gente de Juan Lacaze. Nosotros, desde siempre hemos estado en contacto con la comisión que trabaja en estos temas, presidida por el propio alcalde de Juan Lacaze, habida cuenta de que este era un asunto vinculado con la tripulación de un barco por parte del SUNTMA.

El proceso no ha sido fácil. Este barco es de bandera paraguaya, lo que no hace imposible que pueda operar, pero establece algunas restricciones. Adujo que había razones económicas que le obligaban a empezar lo más rápido posible con la operación, o de lo contrario tendría que postergarla.

En Juan Lacaze, por las razones que expliqué, no se podía empezar con las obras. Por lo tanto, se sugirió que el inicio se realizara desde el puerto de Colonia.

La realidad es que desde hace un tiempo no somos partidarios de desarrollar el transporte de carga desde el puerto de Colonia, porque ese puerto es la terminal más importante del país en materia de pasajeros, y sus instalaciones están más que ocupadas con los tránsitos reguladores de ferrys de pasajeros.

Cuando dejó de operar -por voluntad propia- la última línea de ferry Ro- Ro, llegamos a la conclusión de que ahí no se podía operar más hasta que no tuviéramos la infraestructura para desarrollar actividades comerciales de otro tipo. Las condiciones para hacer una ampliación del puerto de Colonia y para el transporte de cargas están limitadas, porque en los predios de la Administración Nacional de Puertos funciona desde hace diez u once años la industria Yazaki, que emplea más o menos a quinientas personas. Hemos conversado con los empresarios de Yazaki e, inclusive, con el propio intendente de Colonia, procurando que nos ayuden a encontrar una reubicación de esos trabajadores, de esa actividad, pero las cosas no están como para poner en riesgo la actividad. Mientras no se encuentre una opción -por ejemplo, conseguir algún galpón-, seguimos disponiendo de los locales que están en el puerto de Colonia y continuamos limitados, restringidos en cuanto al espacio y a desarrollar obras y otras actividades.

No obstante eso, y en forma excepcional, concedimos una autorización por noventa días -es el tiempo que calculamos para terminar las obras en Juan Lacaze-, con muchas interrogantes respecto a las dificultades que puede ir generando, pero con el objetivo de que el armador de este buque se comprometía a que todos los servicios se suministraran desde Juan Lacaze y que, por lo tanto, fueran generadores de alguna actividad. Además, el personal que se pudiera embarcar sería acordado conjuntamente con la comisión de Juan Lacaze. En noventa días ellos comenzarán a operar exclusivamente desde el puerto de Juan Lacaze y se normaliza la situación.

Con todos estos elementos reunidos, que fueron trabajosos y llevaron tiempo, hicimos la consulta al SUNTMA. En un determinado momento el SUNTMA nos mandó una carta, diciendo que no estaban garantizadas las condiciones para satisfacer las expectativas que ellos tenían respecto a la utilización del barco, porque había muchos tripulantes que ya estaban en el barco y que era muy poco el margen que les quedaba. Además, la disposición del armador era no tomar más personal para la tripulación -sí para los servicios- y que en esas condiciones ellos entendían que no era conveniente.

La condición que le establecimos al armador para habilitar la operativa era que existiera un acuerdo previo con la Comisión Protrabajo de Juan Lacaze y con el SUNTMA. A partir de allí se generó una nueva ronda de negociaciones. Recientemente recibimos una nota del SUNTMA, diciendo que si bien las condiciones que se habían logrado no eran las óptimas y que ellos seguían manteniendo algunas observaciones, en aras de contribuir con algo de generación de movimiento en Juan Lacaze daba su aprobación al funcionamiento del barco Índigo. Creo que ya hizo la inauguración pública del barco y ayer empezó a navegar desde Colonia a Buenos Aires y desde Buenos Aires a Colonia.

Este es el tema concreto que surge de las versiones taquigráficas.

Nosotros disponemos de la nota del SUNTMA cuando nos dijo que no estaban de acuerdo, y suspendimos la operación. Allí expresan que si bien no eran las condiciones que ellos deseaban, eran aceptables para poner en marcha la operativa, y en ese sentido, la pusimos a funcionar. No dejo de pensar en que una operación construida con tantas complicaciones y con tantos elementos en el límite pueda generarnos dificultades en Colonia para el cumplimiento de la tarea. Pero era el esfuerzo que se podía hacer para poner eso en funcionamiento.

Tengo entendido que ayer empezaba a navegar este barco con la aprobación de las distintas partes que participaron en la negociación.

En el desarrollo de la sesión sobrevuela otro tema, que es mucho más profundo, y refiere a por qué hay pocos barcos de bandera nacional y por qué la mayoría de los barcos que participan en la Hidrovía son fundamentalmente paraguayos. Si bien las proporciones no son iguales, en el lado argentino tienen las mismas valoraciones que se tiene del lado uruguayo respecto de que son muy pocos los barcos de bandera argentina que operan en la Hidrovía. Eso obedece a muchísimas causas. Varias de ellas tienen que ver con las normas y otras, con la ausencia de normas. Algunas normas son muy restrictivas en Uruguay; más restrictivas que en Argentina en lo que tiene que ver, por ejemplo, con la habilitación de los prácticos. En otros casos, la regulación en nuestro país es mucho más detallada que la de Paraguay, lo que hace que los armadores se inclinen por esas condiciones con las que se manejan con mayor libertad.

Este tema pasa por las propias normas, por la legislación vigente en el Uruguay y por el funcionamiento de la Hidrovía. Yo creo que se ha avanzado bastante en los últimos tres años respecto al funcionamiento de la Hidrovía en distintos aspectos, y que se sigue avanzando. Por ejemplo, se ha logrado que el Comité Ejecutivo de la Hidrovía funcione regularmente, lo que desde el año 2012 no hacía, hasta que empezó a actuar en el correr de 2015.

Asimismo, se puso en funcionamiento la Comisión Técnica del Comité Ejecutivo de la Hidrovía, que es muy importante, porque define las condiciones de navegación a lo largo de toda la Hidrovía. Muchas decisiones fueron tomadas en forma unilateral. Del mismo modo que no funcionaba el Comité Ejecutivo de la Hidrovía desde el 2012, tampoco había ninguna autoridad que pudiera hacer cumplir alguna norma, aunque existiera. Para navegar por la Hidrovía había que pasar por la República Argentina, siendo que la República Argentina desde el 2012 tenía la Secretaría General -tenía la pelota- y no hacía funcionar el Comité Ejecutivo. Así que el proceso de destrabar eso ya fue un paso importante, y se concretó.

Ahora se está trabajando en muy buena forma y con muy buenos resultados, al punto de que rápidamente se restableció la composición y el tamaño de los convoyes que estaban autorizados a llegar hasta Nueva Palmira. Se está discutiendo en la Comisión Técnica la posibilidad de ampliar los tamaños de esos convoyes que durante años habían sido muy restringidos. Existe toda una serie de tareas -algunas colectivas- que deben llevarse adelante para mejorar el funcionamiento de un instrumento que seguramente está llamado a jugar un gran rol en el futuro.

Todavía sigue existiendo una diferencia en cuanto a las exigencias para navegar con buques de otras banderas. Por ejemplo, la bandera nacional tiene que contratar practicaje en Argentina o en Paraguay, mientras que Paraguay y Argentina están exonerados. Solo con eso se da una diferencia muy importante para que los armadores pongan fundamentalmente bandera paraguaya. Además, en Uruguay existe una serie de normas más exigentes respecto a las tripulaciones, a sus derechos, a su composición y a sus condiciones de trabajo. Cuando hay una competencia que es muy desregulada significa una desventaja. Pero no se me ocurre que para ganar la ventaja podamos desarmar las regulaciones laborales. Yo creo que hay que seguir insistiendo para procurar que vaya madurando el funcionamiento de la región y se vayan extendiendo las normas de carácter internacional, que son las que en general rigen en el Uruguay, pero no en nuestros países vecinos, fundamentalmente en Paraguay.

En esa reunión apareció la posibilidad de trabajar en un equipo, en un grupo. Me parece que estaría bien constituir un equipo de trabajo para procurar revisar todos estos aspectos, ordenarlos y fijarnos objetivos más precisos. Hay algunas normas que tal vez haya que derogar, pero no porque queramos equipararnos con alguien, sino porque son viejas y no tienen ningún efecto y no van a tener ninguna incidencia por más que sigan vigentes. Hay otras cosas que tal vez no sean solo reglamentarias, sino que tienen que ver con políticas.

De la misma manera que en su momento logramos que el tamaño de los convoyes pudiera extenderse hasta Nueva Palmira, tal vez podamos establecer una especie de cuotificación que tenga en cuenta la necesidad de trabajo en los distintos países. Por ejemplo, se podría establecer una cuotificación para navegar en la Hidrovía que no tuviera que ver con la bandera de los trabajadores, sino con la necesidad de los países. Son temas que hay que discutir con los que más saben, definir bien los objetivos y negociar en un ámbito donde todo es negociación y todo lleva su tiempo.

Eso estaba planteado como un tema general, que viene desde mucho tiempo, pero el tema particular tiene que ver con la preocupación sobre este barco Índigo, que daría la impresión de que está funcionando lo mejor posible.

Ese barco tiene noventa días de habilitación para operar desde Colonia. Y las razones por las que nosotros limitamos esto pasan porque se genera una molestia muy fuerte entre la actividad de la carga en el puerto de Colonia y la actividad de pasajeros. Dentro de noventa días vamos a estar ya en plena temporada. Por lo tanto, me veo venir la solicitud de prórroga por atraso u otra circunstancia. La solicitud de prórroga es absolutamente inconveniente y va a ser muy complicada. Así que ya adelanto el diagnóstico.

Mientras tanto, seguimos haciendo las obras en el puerto de Juan Lacaze. El tocón para poder atracar de popa es una responsabilidad que asumió el propio propietario del Índigo, que estableció ya un proyecto y un presupuesto. No sé si contrató a quien hiciera la obra.

Por otra parte, la Comisión recibió a una delegación del SUTCRA, que es el sindicato de los choferes de camiones, que están preocupados por un asunto histórico en el Uruguay, y que tiene que ver con las condiciones de trabajo, fundamentalmente con respecto a turnos y horarios, y con determinadas convenciones internacionales que en su momento manejamos y reclamamos que se aplicaran, pero no se ha logrado hacerlo. Me refiero particularmente a una convención de la OIT que se enfoca en la seguridad y la salud del conductor, y eso implica generar condiciones económicas que no siempre se dan en el país.

No obstante, creo que estamos a punto de concretar un avance importante en esta materia, porque hay un mecanismo que se llama Sitrack, que ha sido aprobado por todas las partes, incluso por el SUTCRA, a partir de agosto de 2018. Es un dispositivo parecido a un GPS que van a tener que tener todos los vehículos de transporte profesional de carga, que indica por cuál ruta circulan los camiones, dónde van, qué carga llevan, quién los maneja, los horarios, las paradas que hacen, etcétera. Ya está resuelta la instalación obligatoria de ese dispositivo, a través de un acuerdo que fue acompañado por la gremial de transporte de carga, el sindicato de trabajadores y las autoridades de los ministerios de Trabajo y Seguridad Social, de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas. Es decir que el trabajo no fue sencillo, pero apunta a una solución completa que mira hacia el futuro, porque se va a tener toda la información que interesa a cada ámbito y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social podrá superar la discusión de si el transportista tiene el chofer que dice que tiene, si está inscripto o no y si está aportando en ese momento o no, porque lo que hoy es la guía de carga, más toda la información adicional, se va a incorporar obligatoriamente al sistema y, por lo tanto, va a ser muy difícil poder eludir las responsabilidades en la medida en que sea de interés controlar algunos aspectos del transporte de carga.

En ese sentido, están llegando los primeros cinco mil equipos y se encargaron doce mil más, que se van a ir incorporando al transporte de carga profesional, y en la medida en que se logre que llegue a todos los camiones vamos a entrar en una nueva etapa en materia de organización de transporte, y vamos a dejar de decir que queremos tener un transporte profesional de carga para pasar a tenerlo. Incluso, si se desea, se va a poder evitar la competencia desleal entre los transportadores y se va a poder aplicar una disposición que el Parlamento votó hace tiempo, que tiene que ver con la responsabilidad solidaria entre el dueño de la carga, el que la transporta y el que la recibe, porque cuando hay alguna infracción se produce una especie de mosqueta y nunca se sabe quién es el dueño del origen de la culpa. En este caso, eso va a estar registrado.

Si bien hasta ahora se ha podido avanzar en acuerdo con los sectores, este instrumento no deja de tener resistencias. Creo que durante el fin de semana se realizó una asamblea en Salto, en los próximos días va a haber otra en el norte, y hay determinados focos en los que se discute mucho y fuerte entre los transportistas, pero la intergremial asumió el compromiso y defiende los beneficios de regularizar el sistema en su conjunto. Es bueno aclarar que inicialmente hubo un poco de exceso de optimismo en cuanto a la aplicación del sistema y cuando se llegó al acuerdo de que este instrumento podía ser una respuesta para distintos aspectos, los compañeros del Suctra pensaron que se podía aplicar muy rápidamente, pero se demoró. Sin embargo,

creo que vale la pena dar esta batalla, porque nos lleva a un avance efectivo y definitivo. En el próximo año vamos a tener mejores condiciones para que esto pueda llegar prácticamente a todos los vehículos y los trabajadores van a tener su parte del programa que va a permitir al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social o a quien corresponda, realizar los controles que se necesitan para hacer valer sus derechos.

Otro punto de la convocatoria tiene que ver con AODAMTOP, aunque no es el último. Se plantea que no hay negociación, pero en este momento sí hay negociación. ¿Por qué a veces no hay negociación? Cuando se interrumpe la negociación entre dos partes es porque una de las partes no cumple con lo que se compromete o porque las dos partes no lo hacen. Esa discusión ha llevado a distintas instancias.

En el correr del año pasado, en acuerdo con todos los sindicatos del Ministerio, que son varios y que integran una coordinadora en la que AODAMTOP a veces participa y otras veces lo hace por fuera, se analizó que por el tiempo que había transcurrido sin que hubiera habido una política de concursos para cubrir los cargos de responsabilidad se llegó a la situación de que se ocuparan esos cargos por parte de determinados funcionarios, que cumplen la función por la vía de los hechos, pero que tienen una remuneración vinculada a otra categoría. Como esta situación estaba bastante extendida, en el período anterior se realizó un proceso de discusión y negociación, y a nosotros nos pareció que ese instrumento era apto para aplicar en este período, para tratar de corregir todas las inequidades que se habían generado entre 2013 y 2017. Todos los sindicatos aceptaron participar en un proceso que tenía su complejidad. ¿Por qué? Porque nosotros teníamos la información que nos brindaban los jerarcas de cada dirección del Ministerio respecto a cuáles eran los funcionarios, por cuáles categorías cobraban y cuáles eran las funciones que efectivamente estaban realizando, pero esa lista no coincidía exactamente con la visión que tenían los trabajadores.

Se produjo un proceso de intercambio en el que en muchos casos, como en toda familia, había valoraciones subjetivas, pero nosotros no nos podíamos manejar de esa forma, sino que el proceso se podía realizar en la medida en que fuera objetivo. Por ejemplo, el funcionario A tenía una remuneración correspondiente a la categoría de peón, estaba cumpliendo una función de oficial y le correspondía un ajuste en su sueldo. Todos los sindicatos, con excepción de AODAMTOP, llegaron a un acuerdo, por el cual se firmó un convenio con la lista de funcionarios y las modificaciones correspondientes, que en todos los casos significaban un aumento salarial, que a veces era pequeño y otras no tanto. No obstante, los sindicatos tenían otras aspiraciones y pretendían otro tipo de tratamiento en otros temas, por lo que al final del acuerdo dejaron sentada sus aspiraciones, y nosotros firmamos los acuerdos, que podrían ser liquidados a través de los organismos de contralor que funcionan en el Ministerio y en el Estado, que no dejan que el Ministro haga lo que se le antoja, sino lo que puede hacer en función de determinados instrumentos.

AODAMTOP también presentó una lista en la que figuraban todos los funcionarios y aclararon que eran todos o ninguno, pero no se trataba de un aumento general de sueldo, sino la corrección de determinadas situaciones. Además, eso no se hace de cualquier manera, sino que había que firmar el acuerdo y los trabajadores podían establecer todas las aclaraciones y disconformidades que entendieran pertinentes, y podían dejar pendiente la movilización y la lucha por lo que quisieran. Sin embargo, no se firmaba el acuerdo, los organismos auditores no habilitaban el pago. Es más, hicimos gestiones para que los demás gremios les explicaran que era conveniente que firmaran lo que estaba acordado porque no tenían por qué creer en el Ministro, a pesar de que participé directamente y miré la lista nombre por nombre. Además, los trabajadores tienen el derecho de reivindicar todo lo demás que quieran. No obstante, no se firmó. Entonces, pasó el tiempo y todos los demás cobraron, pero ellos no. Si hay una nueva oportunidad, se hará el mismo proceso y espero que entiendan cómo funciona este mecanismo; si no, no se podrá resolver. Es un estilo de trabajo que hace que pasen cosas muy buenas y gratificantes, y otras que, a veces, complican la situación.

Asimismo, en la versión taquigráfica leí que los representantes de AODAMTOP dijeron algunas cosas que hacen que se estén metiendo en otro lío. Fueron a la DINATRA. Pero yo no tenía el instrumento para poder resolver en el momento que a ellos se les antoja, sino que la situación tiene que resolverse cuando corresponde. También dijeron que se estableció un mecanismo de presentismo adicional al presentismo general de COFE, teniendo en cuenta algunas particularidades del trabajo que realizan, que no es diferente al que hace un obrero de la construcción de cualquier empresa privada. En función de estar cambiando de obra cada pocos meses y de tener que trasladarse a distintos lugares, se estableció un presentismo de verdad, no simplemente para justificar una partida adicional, sino que premie a los que van a trabajar y con eso se pretende combatir el alto índice de inasistencia que se da sobre todo en los sectores de obra. Ellos dicen que por ese presentismo no pueden ni siquiera juntar a la gente para ir a golpear las manos contra el Ministro. No

sé qué quieren decir con eso. Puedo interpretar que en realidad las cosas no son tan torcidas, porque si fuera así, la gente iría a golpear las manos.

Debo reconocer que hay un grupo de gente muy calificada con muy buena manualidad, que produce muy buenos resultados. Las obras que realizan a veces demoran mucho, pero la calidad que logran no le envidia nada a cualquier empresa ni al mejor oficial finalista. Por lo tanto, estamos llenos de satisfacciones en ese sentido.

En la versión taquigráfica figuran también referencias a las obras que ellos mismos van a buscar y pusieron énfasis en la del Hospital de Clínicas. Ellos fueron con el sindicato del Hospital de Clínicas al Ministerio a plantearnos que querían hacer un convenio para llevar a cabo la reforma. Yo creo que iban convencidos de que les íbamos a decir que no, pero dijimos que sí. Después nos visitó la directora del Hospital de Clínicas y acordamos empezar a trabajar por un lugar complejo pero que puede ser manejable por sus dimensiones, que es la zona de calderas, y luego se agregó algún área más. La obra demoró en empezar por la falta de recursos y por las definiciones de los proyectos. El planteo inicial era de corte romántico, porque por más voluntad que tengan AODAMTOP y los funcionarios del Hospital de Clínicas la reforma es necesaria, pero está absolutamente fuera del alcance y la capacidad de cantidad de trabajo que puede volcar ese sector. Si para hacer la fachada del Cabildo, que quedó hermosa, se demoró mucho tiempo, imagínense lo que puede demorar la refacción del Hospital en general. Creo que ellos tienen experiencia y calidad de mano de obra para abordar determinadas obras y hacerlas muy bien, pero confieso que me asusta un poco encarar la reforma del Hospital de Clínicas en su conjunto. No obstante, en la medida en que la dirección vaya definiendo etapas, nosotros vamos a ir acompañando, pero hay que mirar muy lejos para tener la posibilidad de resolver el asunto.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Me quedó claro lo del SUNTMA. Como bien dice la ley, más allá de que se hizo la denuncia, se dice que no obstante ello se acuerda con el gremio más representativo del organismo ministerial. Por lo que sé, el SUNTMA mandó una nota al Ministerio diciendo que las condiciones no eran las adecuadas y se debe tener en cuenta el caso de Juan Lacaze.

Por otra parte, se envió una nota al canciller Rodolfo Nin Novoa con respecto a los tratados de negociación internacional, que tienen que ver con la representación de mano de obra local cuando se contrata para las dragas del río Uruguay y del canal Martín García. En ese sentido, hay una denuncia; no sé si es así, por eso consulto. Quizás el señor Ministro puede enviar una nota con la explicación. La Ley N° 19.078 refiere al 90% de mano de obra nacional, siempre y cuando la obra a contratar llegue a quince meses. El gremio dice que no se cumple con la ley y que hay mucho menos mano de obra nacional cuando se contratan dragas externas. En la versión taquigráfica figura claramente que hay un 30% en el caso del río Uruguay y un 25% en el del canal Martín García. También manifestaron que la draga se contrata a China y los chinos alternan tres meses acá, van a Brasil y vuelven, para no focalizar la bandera nacional y que no aplique la ley. No sé si eso es así. Es una de las preguntas que tengo: saber si se cumple o no con la Ley Nº 19.078.

Con respecto al transporte, me parece muy bien el sistema del GPS que se aplica en otros países, porque marca la trazabilidad y la seriedad a la carga. Eso está bueno. Sin embargo, el gremio aduce algo que me parece que no hay que dejar pasar, en el sentido de si se cumple con los aportes legales, porque el gremio hizo una denuncia en cuanto a que el 87% de las empresas no cumplen con ese requisito. Quiero separar los dos asuntos. Lo que planteó el Ministro me parece muy bien, porque tenemos que buscar una trazabilidad de carga que nos identifique con una carga internacional, sobre todo cuando se compite con commodities en la región y todo el mundo calcula costo y precio.

Inclusive, hoy nosotros estamos muy favorables con respecto a Brasil, porque en ese país se comenzó a aplicar una ley de transporte que ayudó a mejorar nuestra competitividad. Hoy, en Brasil, un transportista puede estar arriba de un camión un determinado número de horas terrestres pero, si quiere transitar en la ruta por más tiempo, debe hacerlo con un acompañante, y eso tiene un costo. Eso nos ayuda.

Quizás el señor Ministro nos pueda mandar datos acerca de la cantidad de empresas que existen, si están todas registradas, si todas aportan o no. Esas fueron las dudas que nos planteó el gremio.

Gracias por la presencia del señor Ministro.

SEÑOR NÚÑEZ FALLABRINO (Gerardo).- Agradezco al señor Ministro por tomarse este tiempo y participar de la Comisión. Creo que ha volcado información muy interesante.

Quisiera puntualizar en el planteamiento que hicieron los trabajadores del SUNTMA y en el que realizaba recién el señor diputado Placeres, teniendo en cuenta la importancia de este sector y la situación por la cual están atravesando cientos de trabajadores de la marina mercante, con un desempleo muy fuerte y con una represión sindical que en varias oportunidades han denunciado en esta Comisión.

Más allá de los argumentos que el señor Ministro daba recientemente con respecto a la dificultad de controlar algunos barcos por el tránsito, a la competitividad y a la desregulación laboral de los barcos paraguayos, me parece importante poder focalizarnos en las licitaciones de dragado que existen en nuestro país, tanto para el río Uruguay como para el canal Martín García y la entrada al puerto, debido a que los trabajadores denunciaban que no se cumplían los aspectos estipulados en la normativa legal de nuestro país. Creo que, como Estado, tendríamos mayores elementos para trabajar de cara a las licitaciones, para que este aspecto, que es legal y que debería ser obligatorio, esté más presente, inclusive en los pliegos, para que esto se pueda desarrollar, teniendo claro la importancia del trabajo para cualquier sector de trabajadores de nuestro país pero, sobre todo, para este sindicato, que tiene una enorme tasa de desocupación, tanto en la mercante como en la pesca.

Lo que planteo es sin desprecio de todas las gestiones que ha realizado el señor Ministro y que han realizado en otras varias instancias para poder dar cumplimiento a este aspecto de la Ley N° 19.078.

Además de estas preguntas, creo que la mayoría de los integrantes de esta Comisión estamos dispuestos a colaborar, en la medida que se entienda necesario, y hablar con representantes de otros países en Uruguay, con empresas, para que estas cosas se puedan cumplir y desenvolver satisfactoriamente el objetivo que no solamente tienen los trabajadores del SUNTMA, sino también el Gobierno y -entiendo- la mayoría de los partidos políticos, que es que la gente en nuestro país tenga trabajo y que este sea de calidad.

SEÑOR PUIG (Luis).- Quiero agradecer al señor Ministro por su presencia y por la información brindada. Son varios los temas que están planteados, y el señor Ministro hacía referencia a algunos de ellos.

Hay un planteamiento de los trabajadores del SUNTMA que podemos decir que es histórico en esta Comisión, y lo acaban de manifestar tanto el señor diputado Placeres como el señor diputado Núñez Fallabrino. Me refiero a la importancia de la definición de reglas claras y lo que tiene que ver con el porcentaje de trabajadores uruguayos en la tripulación. El sindicato ha sido muy claro en todo esto. No se trata de negar el trabajo a personas de otros países; inclusive, en el momento de la aprobación de las leyes, el sindicato lo expresó con mucha claridad. Sin embargo, entienden que hay un desconocimiento con respecto a la contratación de mano de obra local, y tiene que ver con los criterios sobre las condiciones de trabajo, las remuneraciones, otras legislaciones y otras culturas que hacen mucho más atractivo para las patronales la contratación de otros trabajadores.

Los trabajadores nucleados en AODAMTOP han planteado desconocimiento de la ley de negociación colectiva, y nosotros, como Comisión -sin sustituir en absoluto a la DINATRA-, estamos dispuestos a dar una mano en un intercambio de diálogos.

El Ministro nos decía que ese aspecto se ha encaminado, que al día de hoy hay un proceso de negociación que está en curso, y me gustaría que lo reafirmara.

También hemos recibido planteamientos de los trabajadores del transporte. Me parecen muy importantes las precisiones que hacía el señor Ministro en cuanto a un transporte profesionalizado. Lo que se vive al día de hoy es una precarización muy grande en el transporte de carga, en el transporte carretero. Esa es una preocupación permanente de esta Comisión, porque las denuncias con respecto a la cantidad de horas y demás son muy graves.

El otro aspecto tiene que ver con el planteamiento en la Mesa Sindical Coordinadora de Entes de la situación que se vive en AFE. Los integrantes de la Mesa plantean el tema de la existencia del sindicato amarillo. Si bien Servicios Logísticos Ferroviarios es una empresa que actúa bajo derecho privado, está claramente establecida su vinculación con el Estado, inclusive, por la composición de sus jerarquías. Sin embargo, se

denuncia represión antisindical, y han dado varios ejemplos al respecto. Queremos conocer la opinión del Ministerio sobre estos temas.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- En primer lugar, quiero saludar al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y, de alguna manera, reconocer el respeto que siempre ha mantenido por este Parlamento nacional. Es un hombre que también estuvo en esta Casa, y es de los Ministros que, más allá de cumplir la función en el Poder Ejecutivo, no pierden de vista lo que es la labor del Poder Legislativo y tienen especial consideración con el trabajo del Parlamento.

En segundo término, con respecto a lo que dijo el señor diputado Placeres, creo que sería interesante conocer, por lo menos, esa medida de Brasil que aparentemente se está comenzando a aplicar. Se ha hablado de que teóricamente ha habido una desregulación y una pérdida de derechos de los trabajadores en Brasil. Nos gustaría conocer los detalles de esa medida que, aparentemente, va a contramano del discurso que planteaba que este gobierno de Temer precarizaba el trabajo. Por lo menos en el transporte carretero aparentemente no es así. Me gustaría que se pudiera precisar más sobre eso, si el Ministerio tiene conocimiento de esa norma y de qué manera impacta en el transporte bilateral.

Todos sabemos que el transporte por bandera entre los países tiene una medición que, en nuestro caso, la hace la Dirección Nacional de Transporte, a través de su oficina de Asesoría Técnica. Quisiéramos saber si eso ha impactado en el aumento de cargas de bandera uruguaya para Brasil en lo que es el transporte internacional entre ambos países.

Con respecto al tema de transporte marítimo, quien está aquí no es el Ministro de Trabajo y Seguridad Social, sino el Ministro de Transporte y Obras Públicas. Por lo tanto, creo que deberíamos preguntarle acerca de las disposiciones que tienen que ver con el transporte en general que pueden impactar en el mercado de trabajo, y no de las medidas desde el punto de vista laboral, porque escapan a la órbita de su competencia.

Quisiera saber acerca del embanderamiento de buques, porque creo que es un tema de suma importancia. Nosotros podemos obligar a los buques con bandera uruguaya a poner un mayor porcentaje de tripulación nacional pero, tal vez, eso no va a resolver el tema de fondo porque, seguramente, terminará derivando en que los barcos pongan banderas extranjeras y los armadores operen con banderas extranjeras. Entonces, con este tipo de medidas tal vez no estemos consiguiendo el objetivo que se busca, que es aumentar el trabajo para los uruguayos.

Me interesaría saber las medidas que ha implementado el Ministerio en estos años, y cómo ha sido la evolución de embanderamiento o desembanderamiento de buques con la bandera uruguaya. Creo que es un elemento fundamental. Pienso que el Ministerio podría incidir, con ventajas o condiciones, para ampliar la flota con bandera nacional, y redundar en mayor trabajo para los uruguayos. Reitero: me gustaría saber si el Ministerio ha tomado algunas medidas, si la legislación necesita alguna modificación o si hay disposiciones administrativas que hayan podido impactar para conseguir más trabajo para los uruguayos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Conozco desde hace muchos años los problemas del SUNTMA. Recuerdo al Rata Franco, que ya no está aquí. Si hubo alguien que me habló y me explicó esas cosas, fue el veterano Rata.

Sé que en este momento existen limitaciones para los trabajadores del mar en general. Precisamente, escucho la audición que tienen en la mañana durante los fines de semana.

Hablamos del tema del Índigo y de Juan Lacaze; creo que eso quedó explicado.

Con respecto a la preocupación sobre el dragado -que también leí en el escrito-, tengo entendido que la que draga el río Uruguay es la empresa Jan de Nul, después de un proceso de licitación. No es una empresa nacional y, por lo tanto, seguramente los barcos no deben tener origen nacional. El llamado lo hizo la Cancillería uruguaya junto con la Cancillería argentina, porque es binacional.

Sinceramente, no sé qué norma existe; yo no la conozco, pero si hay normas para imponerle a ese tipo de empresa que está dragando el río Uruguay es a pedido de una comisión binacional. Lo que sé es que se está haciendo un trabajo importante que hacía tiempo que venía siendo postergado, porque Uruguay, con sus equipos, no tenía la capacidad para dragar y sostener el dragado en el río Uruguay al nivel que se está

haciendo actualmente. Muchas veces empezó, muchas veces se hicieron dragados parciales, y muchas veces quedaba por el camino; cualquier inundación, cualquier movimiento, nos generaba problemas.

He escuchado sobre el dragado del río Uruguay un conjunto de comentarios respecto a dónde se depositan los materiales del dragado, etcétera, pero la verdad que eso está regulado por la CARU, y no les puedo dar mucha más información que esta.

Algo parecido pasa con el dragado actual del canal Martín García, que también es un llamado binacional. Se recuperaron los niveles del canal Martín García que se habían perdido tiempo atrás, porque el dragado es un tema que tiene sus bemoles. Según tengo entendido, actualmente lo está haciendo Boskalis, una empresa que no sé si tiene algún barco de bandera nacional. Inclusive, tengo entendido que ha cambiado barcos, porque ha debido ir escalonándolos. Además, está haciendo ese dragado de zona dura, que es fundamental para nosotros y por el que se ha demorado un poco más.

Podría pedir la información, pero creo que es la Comisión Administradora del Río de la Plata la que puede darla en detalle.

En cuanto a otros dragados que se realizan en el acceso al puerto de Montevideo y en la entrada del puerto de Montevideo, son contratados por la ANP. Lo que tiene la ANP es un plantel, importante, de dragado propio, con funcionarios de la ANP. Allí se cumplen absolutamente todas las normas, y las dificultades que tenemos pasan porque las dragas no están en óptimas condiciones y se deterioran con frecuencia. Algunas de ellas hoy están en reparación; en algunos casos, son reparaciones grandes, como el cambio de los motores de la Draga 9. Hace pocos días pudimos visitar -porque está a punto de inaugurarse; se están haciendo tareas para completar las áreas de servicio, pero los mecanismos de dragado ya están completos- la Draga 21 de Julio, que es la que se está comprando. Finalmente, se está culminando con un porcentaje importante de mano de obra nacional, y con gran éxito, con muy buen resultado. Esto es algo bueno; por eso reitero que la draga se está completando con participación nacional y que va a estar pronta para trabajar.

También es algo bueno que se estén profundizando las zonas duras del canal Martín García. Recuerdo que hace cuarenta años que se está hablando de la necesidad de profundizar el canal Martín García, y ahora se está trabajando en eso. Es más: hasta me mandaron un pedazo de la piedra del fondo del Río de la Plata como muestra de que están sacando granito, un granito medio negro.

Lo que queda es el dragado de una empresa china, contratada por la ANP, que cumple con todas las disposiciones que establece la ley. Esa empresa china, realiza y complementa los trabajos de mantenimiento de la profundidad de los canales y del puerto de Montevideo, de la dársena Montevideo, que es fundamental para garantizar la actividad portuaria.

Acuérdense cuando, hace un tiempo, se había generado un retraso en el antepuerto, una acumulación. Las noticias eran acerca de las dificultades que se habían generado y cómo se ponía en riesgo la navegación y la utilización del puerto.

Es cierto que hay reivindicaciones y movilizaciones por parte del sector de dragado de la ANP, pero este sector no pertenece al SUNTMA. Podrán o no tener antecedentes y experiencia en barcos privados, pero son funcionarios del servicio descentralizado de la Administración Nacional de Puertos. Por lo tanto -creo que fue el señor diputado Puig quien me lo planteó-, no sé exactamente cuál es el problema, si es que existe alguno.

El embanderamiento es un problema de negocio, es un problema comercial. De alguna manera, las banderas se mueven buscando la conveniencia. Por algo se ha producido ese movimiento que se ha concentrado, fundamentalmente, en Paraguay, donde hay una enorme flota -de las más grandes del mundo- de naves embanderadas con bandera paraguaya.

¿Puede haber políticas para tratar de generar mejores condiciones para que haya embanderamiento nacional? Seguro que puede haber políticas, y hasta podemos plantearnos objetivos para procurar determinados resultados. Pero resulta que el gran volumen no se resuelve solo por un problema de voluntad de un país u otro. Para eso, Uruguay tendría que crear condiciones que para nosotros significarían desregulación, que Paraguay ofrece naturalmente, no solo en el rubro de la navegación, sino también en otros, pero es una realidad. Entonces, se hace muy difícil.

Yo no soy un especialista en esta materia pero, a veces, por parte de los compañeros del SUNTMA se plantean algunas cuestiones que chocan contra otros intereses que también se mueven en el país. Por ejemplo, si un barco que llega a Nueva Palmira por la Hidrovía, después quiere transportar su carga a Montevideo, nosotros le tenemos que poner condiciones o trabas para que cambie la bandera del barco. Yo he escuchado eso como un fundamento en defensa de lo que podría ser el cabotaje nacional, pero se choca con el interés económico de quien transporta la carga. Y si tiene que sumar un encarecimiento por algún movimiento adicional, por algún movimiento más o por un cambio de embarcación, creo que en lugar de ser una solución, generaría otras consecuencias.

En ese sentido, no sé. Creo que ustedes tendrían que recurrir a quien conociera más en detalle algunos de estos aspectos y -si ustedes lo entienden necesario- podríamos contribuir con el fin de tratar de ampliar la rueda y entrar con mayor detalle en lo que tiene que ser la búsqueda de una política en materia de navegación y con el objetivo de promover la bandera nacional.

En cuanto al transporte, ¿quién controla? ¿Quién controla hoy las evasiones? Yo también creo que hay un porcentaje de evasión importante. Hace algún tiempo se generó un conflicto entre empresarios, entre los arroceros -era la zafra de arroz anterior- y los transportistas de carga. Como el tema se venía discutiendo desde tiempo, hablamos con el Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca y convocamos a una reunión a los molinos, a los arroceros y a los transportistas de carga, y les dijimos: "Vamos a buscar soluciones, vamos a discutir este tema que se viene". Una de las partes hasta se retiró ofendida de la reunión. Esa reunión fue en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Llamamos a una nueva reunión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, no había solución, de ninguna manera. Las posiciones eran intransigentes y, prácticamente, significaba la vida o la muerte de cada sector si había alguna flexibilidad en la búsqueda de un precio de acuerdo. Llegó el momento, y se generó el conflicto. Entonces, camiones iban para los centros de trabajo arrocero y se encontraban con otros camiones que estaban transportando el arroz y se armaba lío. Y los arroceros que, a su vez, habían contratado camiones suficientes, reivindicaban que ellos tenían derechos, que tenían la libertad de transportar y, la verdad, no sabíamos cómo íbamos a encarar el tema. No era solamente un tema nuestro. Entonces, mandamos equipos de inspección con la potestad de tomar determinados controles en la frontera. Llegaron los equipos, empezaron a hacer las inspecciones y en la tarde, se autoconvocaron -en este caso, sí se autoconvocaron- los camioneros y los arroceros, y arreglaron lo que no se podía arreglar de ninguna manera con tal de parar las inspecciones que se habían empezado a hacer.

Con esta experiencia, ¿qué les quiero decir? Es evidente que hay evasión. En algunos casos, apuradas por determinadas circunstancias particulares, pero los actores -según la parte que les toca jugar- denuncian que hay este tipo de problemas. Nosotros no queremos actuar en función de tal sector o de tal otro. Tenemos la obligación de asegurar el transporte en las mejores condiciones y cumpliendo con las obligaciones de cada una de las partes, de cada uno de los actores. Pero si hay evasión en cuanto a que tienen en planilla determinado número de trabajadores y resulta que efectivamente tienen trabajando tres veces más, hay organismos del Estado que tienen que hacer las inspecciones.

¿Todas las cargas que salen de un determinado lugar aportan a la Dirección General Impositiva y pagan los impuestos? ¡Yo qué sé! Esa no es una tarea del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Creo que lo bueno es que se ha encontrado la coyuntura, la oportunidad de ir construyendo esta alternativa con el acuerdo de todas las partes, que saben que se van a estar en un sistema en el que ya no va a importar más lo que se dice -porque se dice mucha cosa-, sino que va a quedar registrada la realidad.

Cuando hace diez años promovimos la guía de carga, lo hicimos a propuesta de la Intergremial de Transporte de Carga, cuyos directivos argumentaban como una gran consigna la profesionalización del transporte de carga. ¿Quién iba a decir que no a profesionalizar una actividad como el transporte de carga, que es bien importante en el país y será más importante en el futuro, en la medida en que la producción del país crezca? Sin embargo, inmediatamente después de que se impusiera el mecanismo llovieron los peros y las resistencias a la propia guía, que en ese entonces -y hasta ahora- era un instrumento prácticamente voluntario. A partir de esa instrumentación todas las cargas deberán registrarse obligatoriamente; ningún transportista profesional podrá circular sin tener su carga registrada.

Sucede lo mismo con los controles. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene dos instrumentos de control. Un organismo de control propio, que es la Dirección Nacional de Transporte, y un organismo que fue

muy resistido en el propio Ministerio, en la propia Dirección Nacional de Transporte, que se constituyó con integración de un cuerpo de inspección que dependen de una Comisión integrada por transportistas y por representantes del Ministerio.

Puede suceder que al parar un camión en la calle y pedirle la documentación muestre una lista y uno pensar que está todo bien, que está registrado y que tiene los aportes. Pero ¿son efectivamente los aportes que corresponden, no solo a esa empresa, sino también al conjunto de actividades que esa empresa está desarrollando en el mismo momento en el país? Con esto esa historia se va a terminar.

Creo que estamos dando pasos importantes en esa dirección. Yo no conozco la resolución que se está imponiendo en Brasil y de la que habla el señor diputado Placeres. Sería buena cosa, porque a partir de ahí se podría avanzar en la región. Como saben, está funcionando el Subgrupo N° 5 del Mercosur, que contempla aspectos de tránsito y de transporte. En ese sentido, tenemos una participación permanente y bien activa. Así y todo, no podemos evitar situaciones conflictivas prácticamente a diario, porque es una actividad muy dinámica. Existen intereses muy importantes en juego y, a veces, pequeñas cosas en el volumen hacen la ventaja y las grandes diferencias.

Voy a transmitir lo que dijo el señor diputado Placeres para averiguar de qué se trata.

Con respecto a AODAMTOP, en este momento estamos en un proceso de negociación. Pero quiero ser sincero: nunca dejó de haber negociación con AODAMPTOP; siempre nos hemos podido sentar a conversar. Cada vez que ellos piden, se conversa. Muchas veces vienen acompañados de algún delegado de COFE. No siempre conversan conmigo; a veces conversan con un equipo que encabeza la Dirección General de Secretaría, y que atiende sistemáticamente todos los temas sindicales. Lo que sucede es que mientras están conversando en una mesa, van a la DINATRA o vienen acá, y nosotros tenemos alguna otra cosa que hacer. Por ejemplo, si están conversando conmigo y me convocan de la DINATRA, mando a un abogado del Ministerio, porque yo soy uno solo; no es lo único que tengo para hacer. En ese sentido, me parece que hay una actividad un poco desordenada.

Por otro lado, en la Unión Ferroviaria hay dos sindicatos. La verdad es que no me alegra que haya dos sindicatos. Yo fui desde siempre cortado con la tijera de la unidad del movimiento sindical. El sindicato no se formó ahora, y si es amarillo o no es amarillo, no es mi tema. Nosotros hablamos con la entidad más representativa, porque así hemos sido educados, pero sabemos que existen dos.

Entonces, no puedo admitir que permanentemente se esté transfiriendo la responsabilidad de cosas que la verdad… Quiero medirme un poco, porque… creo que hay que trabajar. Para que el modo ferroviario exista tiene que ofrecer certeza de que cuando sale un vagón llega el vagón y no algún momento, sino en una fecha que se sabe cuál es y a una hora que se sabe cuál es. Hemos hecho mucha cosa mal en este sentido, y a los problemas de infraestructura y de debilidad de infraestructura del ferrocarril le hemos agregado una actitud que mira permanentemente para atrás y no se siente comprometida con la construcción del modo ferroviario y con la defensa de las fuentes de trabajo. El ferrocarril tuvo miles de trabajadores y hoy tiene quinientos veinte trabajadores. Obviamente que si el modo ferroviario funcionara de acuerdo con las posibilidades que hay en el país, necesitaría muchísimos más trabajadores. Y necesitaría muchísimos más trabajadores preocupados por captar carga y por transportar carga, y no por otras cosas. Yo digo que no se está mirando hacia adelante y que se está mirando hacia atrás, pero para el peor período del ferrocarril; porque si se mirara para atrás, para la época de los ingleses ¡por favor! Eso de que un vagón de combustible demore tres días desde que sale de la planta de ANCAP y llega a Canelones porque van tomando medidas sindicales para ir parando el ferrocarril en cada estación durante un día… no es serio. Es estar tirando demasiado de la cuerda.

No es verdad lo que se ha dicho sobre SELF. Han decidido que SELF es una aplicación de una ley. Yo no la voté; la votaron en el Parlamento. Lo que estamos haciendo nosotros es utilizar a SELF. SELF es totalmente del Estado uruguayo. Es una forma de prepararnos para competir. Es muy difícil competir, que crean en el transporte llevado adelante por el Estado en esas condiciones. ¿Quién puede creer si nadie puede asegurar que un tren sale y llega?

Se ha propuesto que SELF no pueda transportar; se le bloquea la carga. Recién hablaba de un tren de combustible. Pregunten ustedes si entra el tren con clínker a la planta de cemento. Y pregunten por qué no entra. Porque hay una resolución de no habilitar el cambio de vía para entrar.

Cuando se generó toda esa discusión sobre el tema de SELF y los despidos, y demás -que no fueron cuatro, sino seis-, firmamos un convenio que contemplaba todos estos aspectos. Aceptamos una instancia de negociación de la cual participaron el Ministro de Trabajo y Seguridad social, el director Nacional de Trabajo y Seguridad Social, el presidente y el secretario del PIT- CNT. Participó el sindicato y participé yo; firmamos un convenio. El convenio incluía la disposición que seguimos teniendo, de discutir el tema de la reestructrura, de la reorganización, de los funcionarios, de los salarios, de las categorías y de todos los temas sindicales que quisieran. Solamente queríamos que se diera seguridad de que no se iba a distorsionar el trabajo del ferrocarril. Ese convenio incluía que de los seis despedidos, cuatro pasaban al seguro de paro para eventualmente negociar su reincorporación. El convenio no duró ni tres días y, por lo tanto, los cuatro funcionarios fueron despedidos, porque no hubo oportunidad de que se reestablecieran las negociaciones previstas. Pero acá no estaba solo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y AFE; estaba el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y el PIT- CNT, y no lograron que eso funcionara. Después, todo se fue entreverando y siempre la culpa es ajena, pero la realidad objetiva es esa; están los documentos firmados en los que se habla de asegurar el funcionamiento del ferrocarril, el transporte de la carga.

Ferrocarril en el Uruguay va a haber. El modo ferrocarril va a haber. A lo largo de la historia el Estado ha hecho una enorme inversión y tiene un enorme patrimonio en sus manos. Por lo tanto, tiene las condiciones para ser un actor importante del transporte de carga. Si dilapidamos ese patrimonio, capaz que podrá no haber ferrocarril, pero lo hará algún particular que ponga la plata. Tenemos que asumir con realidad eso, porque si no… no vamos a salir. Nosotros no creemos que pueda haber ferrocarril sin trabajadores ferroviarios. Creemos que la condición del ferrocarril es que sea desarrollado como se hace en el mundo: por trabajadores ferroviarios. Pero además de derechos y de aspiraciones, hay responsabilidades esenciales, como dice la propia Carta Orgánica del ferrocarril. Y esas responsabilidades se tienen que cumplir porque, de lo contrario, nos alejamos del objetivo. La verdad es que también acá hay una instancia de trabajo, de negociación. Nosotros creemos que siempre tiene que haber búsqueda de soluciones, de caminos, de entendimiento. Estaríamos dispuestos a dar pasos más largos si percibiéramos que existe la posibilidad de lograr compromisos en algún aspecto que van más allá del Ministro y del dirigente sindical de turno, que tienen que ver con el Uruguay en su conjunto. Nosotros necesitamos que se desarrolle el modo ferroviario que el país va a necesitar en el futuro. Nosotros aspiramos a que el Estado uruguayo pueda tener una participación importante, porque la puede tener y porque ya tiene de alguna manera el patrimonio para poder llevarla adelante.

Estuvimos al filo de no poder embarcar los doscientos vagones de arroz que habíamos acumulado; hacía muchos años que no se lograba ese mismo volumen de arroz. Se hizo un esfuerzo, se acumularon, y cuando llegaron a Carnelli hubo que hacer toda una negociación para que se concretara la carga. Y afortunadamente nos da un poco de esperanza, de expectativa que existe la posibilidad de avanzar, porque al fin de cuentas existió la voluntad de encontrar una salida. Creo que eso es lo positivo y hay que valorarlo. Pero el dueño de la carga no quiere pasar por esas peripecias. Saman nos mandaba notas permanentemente contándonos de las consecuencias que le generaría a la empresa si ese barco no llegaba a Irak. Estaban los vagones a doscientos metros, parados en Carnelli. Teníamos tres días por delante y teníamos la incertidumbre de si se podían cargar esos vagones. ¿Por qué? Y bueno, porque ¿cuál era la gran reivindicación que estaba en juego? ¿Cuál era?

Yo trato de no dejarme llevar por el estado de ánimo porque no ayuda a resolver el problema, pero yo no tengo ningún inconveniente en hablar con quien sea, discutir, negociar, buscar soluciones. Pereyra, Abdala, Murro y Mesa firmaron como garantes entre la Unión Ferroviaria, AFE y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Duró tres días. Ahora se acaba de firmar otro acuerdo que recoge esos otros. Esperemos que nos permita encontrar el camino. A veces a uno le cuesta comprender.

Afirmaciones, versos… está lleno de versos: que el sindicato amarillo, que la situación de Peñarol, que el chatarrerío que hay ahí… Por cierto que hay que hacer un millón de cosas, pero no se hace todo junto. Cuando se hace algo no tenemos el reconocimiento por dar un paso… Hace un año y medio o dos el taller de diesel de AFE era un mugrero. Había una pila de mugre amontonada en el medio del taller. Ahora se puede ir, se puede trabajar, se puede ver. Al lado hay otro taller, que es un desastre; es de otra época. Necesita obras de otro tipo, pero tenemos un área demasiado extendida. Todo junto no se puede hacer, hay que ir resolviendo los temas en la medida de las necesidades. A lo mejor hay algunos funcionarios con experiencia ferroviaria que nos pueden enseñar mucho sobre cómo se pueden hacer mejor las cosas. Sería muy bueno, pero siento que la mayoría de los trabajadores con tradición ferroviaria están muy descreídos, muy desanimados de todo

esto, y no precisamente es esa la preocupación que veo en estas medidas distorsionantes, que lo único que hacen es que sea más difícil avanzar.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Agradezco su presencia, señor Ministro. Fue muy extenso el informe.

Hay una cosa que me llamó la atención y reconozco que me sorprendió. Me refiero al presentismo, reconociendo la falta de los funcionarios al trabajo. El sindicato dice que el presentismo ha dividido a los trabajadores, pero desde nuestro punto de vista, que queremos que las cosas salgan, me parece que ha sido muy bueno, muy motivador para los otros.

Ha sido muy interesante la postura del Ministro cuando se refirió al transporte del arroz, reconociendo al uruguayo que produce, dándole serenidad a la empresa. Estoy sorprendida con usted. Lo he visto en alguna otra instancia, pero lo felicito.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Espero merecerlo.

Quiero hacer un comentario más.

AODAMTOP se refirió a un proyecto de descentralización que se promovió por parte del Ministerio a principios de este período, que se llamó Inosa. Leí en la versión taquigráfica que había una discriminación por parte del Ministerio, porque ellos habían estado en contra del Inosa. ¿Saben cómo es la historia? Merecen saberlo.

Cuando iniciamos nuestra gestión, el sindicato de AODAMTOP -Asociación de Obreros de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas- nos llevó una propuesta de descentralización para la Dirección de Arquitectura sobre las bases de las restricciones que la estructura del Estado tiene en cuanto al crecimiento de personal, etcétera. Proponían un mecanismo de descentralización. Lo hicimos analizar y nos pareció que era una iniciativa en línea con algunas otras ideas que estaban en la Administración Pública, tendientes a alivianar a la Administración Central, por lo que promovimos la iniciativa y enviamos un proyecto de ley a consideración de la Comisión. Revisen ustedes las versiones taquigráficas y verán las opiniones de la directiva de AODAMTOP de ese momento a favor del proyecto. Resulta que ahora cambió la directiva, hubo asamblea, cambió la posición del sindicato, y el problema es del Ministro. El problema es que cambiaron la opinión, y nosotros no hablamos nunca más del Inosa si ellos no quieren hablar del Inosa.

Inosa era una propuesta que ellos realizaron y que defendieron acá en el Parlamento; están las versiones taquigráficas que lo demuestran.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho vuestra presencia.

(Se retira de sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)

(Ingresan a sala representantes de Distribuidora de Gas de Montevideo S.A.)

——La Comisión tiene el agrado de recibir una delegación de Montevideo Gas, integrada por el ingeniero Carlos Bellomo, gerente general; el ingeniero Marcelo Busquets, gerente de recursos humanos; el doctor Fernando Pérez Tabó, asesor laboral, y por el doctor Gonzalo Secco, asesor jurídico. Tenemos entendido que el doctor Alberto Foderé está por llegar.

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- En nombre de Montevideo Gas, me gustaría agradecer esta nueva oportunidad -como lo hicimos desde tiempo atrás, con total transparencia- para aportar información a efectos de aclarar aspectos de elevada importancia sobre el estado de situación del sector y sobre las gestiones realizadas por nuestra empresa.

En tal sentido, permítaseme recordar que delegaciones de Petrobras Uruguay y de esta distribuidora de gas natural comparecieron ante la Comisión de Industria, Energía y Minería en diversas ocasiones, como por ejemplo el 2 de diciembre de 2015, el 20 de abril de 2016, el 6 de julio de 2016 y el 23 de noviembre de 2016. Además, estuvimos presentes ante esta Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes el 11 de noviembre de 2015, el 13 de diciembre de 2017, y más recientemente, el 12 de junio pasado, ocasión en la cual también participaron delegados de la referida Comisión de Industria, Energía y

Minería, del Ministerio de Industria, Energía y Minería, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, del sindicato del gas, señores representantes de esta Comisión y representantes de Montevideo Gas.

La situación del sector del gas natural y de Montevideo Gas, en particular, se puede resumir en los siguientes puntos.

La perspectiva económico- financiera -en una situación que ya era mala- se deterioró gravemente a pesar de los esfuerzos de Montevideo Gas para evitarla, como consecuencia de un empeoramiento de las condiciones de competitividad del gas -cabe recordar que desde mayo de 2017 estamos comprando el gas a ANCAP- y debido al fracaso de los planes para llevar adelante el proyecto estatal de la planta regasificadora, tal como fuera reconocido por todas las partes en la mencionada reunión multipartita del pasado 12 de junio.

En particular, el servicio de distribución del gas natural sufrió un déficit estructural -hablamos de eso en otras oportunidades- por causas ajenas al control de la empresa. Ese déficit estructural viene siendo soportado por el accionista Petrobras, brindando un servicio con los más altos estándares de seguridad de la industria.

Como es de público conocimiento, hay un proceso de arbitraje, un mecanismo previsto en la relación contractual. Hay un contrato de concesión para dirimir con sigilo las diferencias con el Estado respecto de la interpretación del contrato de concesión a raíz del quiebre de la ecuación económico- financiera.

La continuidad de la distribuidora, estructuralmente deficitaria, está asegurada exclusivamente por los permanentes aportes de su accionista controlador: Petrobras, dando fiel cumplimiento al compromiso asumido con sus clientes y con la sociedad uruguaya en general. Así, en un contexto cada vez más desfavorable, la empresa necesita minimizar todos sus costos de operación. Por tal razón -entre otras medidas-, procedió a implementar legítimas acciones a su alcance para la reducción de los costos laborales. Esta implementación fue realizada luego de un plazo más que prudencial, desde que la empresa -en reunión con el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social y con el director Nacional de Trabajo el pasado 21 de junio- explicó el estado de situación y anticipó las medidas programadas para reducir los costos.

En efecto, como ya fuera expresado en varias ocasiones en las comisiones parlamentarias y también fuese abundantemente informado a todos nuestros empleados, las graves distorsiones de las condiciones de abastecimiento de gas natural provocadas por factores fuera del control de Montevideo Gas quebraron el equilibrio económico- financiero de la concesión. Los costos operacionales, las inversiones y las variaciones de capital de trabajo han dependido, por lo tanto, de significativos aportes anuales del accionista Petrobras.

(Ingresa a Sala el doctor Alberto Foderé, asesor jurídico)

——Cuando hablo de las variaciones de capital de trabajo vale repasar que la compañía factura el gas a sus clientes con un plazo de aproximadamente cuarenta días y que está pagando el gas con un plazo de siete días; eso requiere una importante necesidad de capital de trabajo en forma anual.

A pesar de los esfuerzos de Montevideo Gas para revertir la situación, esta no ha hecho más que agravarse progresivamente desde la firma del convenio colectivo de diciembre de 2017, con el continuado deterioro de las condiciones de competitividad del gas y el fracaso de los planes para llevar adelante el proyecto estatal de la planta regasificadora, como mencionamos. En ese contexto, resulta aún más imperioso intensificar los esfuerzos de reducción de gastos, de modo de paliar el déficit operativo y de asegurar la continuidad de la operación manteniendo, al mismo tiempo, los más altos estándares de seguridad en el servicio.

Las medidas de control de costos incluyen, entre otros, los costos laborales, ya que son significativos en el elenco de los gastos operativos, especialmente tomando en cuenta que el sector tuvo un incremento del salario real muy importante desde la reinstalación del Consejo de Salarios, sin haber perdido poder adquisitivo, inclusive en períodos de crisis. Por esta razón, Montevideo Gas anticipó a las autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social -con la debida antelación del caso y antes del vencimiento del convenio colectivo vigente- las medidas que se necesitaban implementar para lograr el objetivo.

Como fuera informado a los empleados en un reciente comunicado interno -nos parece importante desarrollarlo más adelante-, en reunión del 21 de junio pasado, Montevideo Gas explicó detalladamente al señor Ministro Ernesto Murro y al señor director Nacional de Trabajo el estado de situación y anticipó las medidas programadas para reducir los costos, entre las que se incluían la suspensión temporal del contrato de

trabajo de una parte del personal, la propuesta de no ajustar las remuneraciones en el ámbito del Consejo de Salarios y la denuncia de un número limitado de convenios colectivos con plazo indeterminado, firmados en un contexto muy distinto al actual.

Montevideo Gas accedió al pedido del señor Ministro de esperar durante el mes de julio para aplicar las medidas. El señor Ministro pidió ese plazo para procurar -en consulta con otras dependencias estatales- alguna mejora de la situación de la concesión que permitiera evitar la reducción de los costos previstos por la empresa pero, lamentablemente, la empresa no recibió ninguna respuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Tampoco tuvo noticias en el mes de agosto. De hecho, no fue hasta el fin del tercer plazo solicitado por esa Cartera -el 28 de setiembre, día viernes- que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través del señor director Nacional de Trabajo, trasmitió a Montevideo Gas la posibilidad de tratar los siguientes dos temas

En primer lugar, reducir el margen de ANCAP en la venta de gas con destino a los clientes no regulados de la distribuidora en un 20%. Según cálculos del Ministerio, eso tendría un valor para la distribuidora del orden de los US$ 250.000. En segundo término, la disposición para ampliar los plazos de realización de las inspecciones periódicas de las instalaciones receptoras de los clientes. Para financiar la nueva obligación, habría un aumento de tarifas del 5% al 10%. Es importante señalar que Montevideo Gas viene discutiendo estos dos temas con ANCAP, con el Ministerio de Industria, Energía y Minería y con la URSEA en distintos ámbitos desde hace tiempo pero, hasta el momento, no logró ningún avance.

En relación al primer punto abordado en la reunión del viernes 28 de setiembre con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la empresa, días después, le respondió al señor director Nacional de Trabajo que, obviamente, cualquier reducción en el precio del gas es mejor que no tener reducción alguna. Por eso, Montevideo Gas pidió al Ministerio confirmar cómo sería el proceso y quiénes serían los interlocutores para tratar el asunto más a fondo.

Asimismo, expresó que la potencial reducción del margen de ANCAP no tendría impacto significativo, si tuviese alguno, porque no abarcaría el mercado residencial y comercial -tal como lo solicitó la distribuidora a ANCAP meses atrás-, sino solo al mercado no regulado -el mercado industrial de grandes usuarios, interrumpible-, es decir, a cinco casos entre clientes y posibles clientes de la distribuidora.

La reducción debería ser integralmente trasladada a las tarifas de los clientes para lograr alguna mejora en la situación de la distribuidora, pero no conseguiría que el gas natural fuera competitivo en ese segmento. O sea que no llevaría a un incremento del volumen de ventas, ni a captar nuevamente clientes perdidos por problemas de competitividad, ni tampoco a mantener los volúmenes actuales. Tampoco compensaría el aumento de las tarifas derivado de la restauración desde el 1º de setiembre de las retenciones a las exportaciones de gas que nuevamente aplicó el gobierno argentino que, si bien son en una proporción menor que en casos anteriores, volvieron, y afectan las tarifas de los clientes. Lógicamente, eso desmejora aun más la competitividad del gas.

Montevideo Gas, en definitiva, no recibiría un margen unitario adicional al habitualmente aplicado a las tarifas del mercado no regulado ni tampoco incrementaría el ingreso por mayores ventas. El cálculo del Ministerio sobre el valor de esta medida no sería tal. De hecho, el Ministerio no dio ningún detalle sobre cómo había hecho el cálculo.

Sobre el segundo punto planteado -relativo a las inspecciones periódicas- Montevideo Gas también solicitó que se indicara el proceso de interlocutores a los efectos de discutir sobre los plazos de la inspección de las instalaciones receptoras de los clientes. Si bien la distribuidora dijo que la nueva reglamentación -que da origen a las inspecciones de las instalaciones- genera costos no contemplados en el contrato de concesión, aumenta la asimetría entre los requisitos para una instalación de gas natural y los que se exige para los demás energéticos -como el GLP, la electricidad, que no tienen esos requerimientos normativos-, lo que impacta negativamente en la competitividad del gas natural.

Respecto a la propuesta de financiación de las inspecciones periódicas por medio de un aumento de la tarifa, la distribuidora explicó que es altamente inconveniente porque no haría más que incrementar la falta de competitividad del gas natural, provocando la baja de clientes. Es por estas razones que Montevideo Gas, tiempo atrás, propuso al Ministerio de Industria, Energía y Minería fuentes de financiamiento como la

creación de un fideicomiso o la reducción del canon de la concesión, de forma de financiar los nuevos costos. Tampoco habría con esta medida algún ingreso adicional para Montevideo Gas.

Por la falta de avance en estos meses y por la crítica situación económico- financiera, Montevideo Gas entendió que era ineludible e impostergable implementar las medidas de reducción de costos. En tal sentido, efectuó un nuevo ofrecimiento a las personas alcanzadas por el plan de retiro de 2017 -realizando un esfuerzo económico-, comunicó la suspensión temporal del contrato de trabajo de parte del personal y notificó a la UAOEGAS la denuncia de cinco convenios colectivos.

Respecto de la denuncia -como anticipó la distribuidora en la reunión tripartita del 27 de agosto, realizada en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social-, sería efectiva el 1º de diciembre de 2018 y, en ese ínterin, se analizaría la posible reformulación de algunos de los convenios de modo de buscar con el sindicato acuerdos más equilibrados con la nueva realidad del sector que, como dijimos, es más acuciante y más crítica que antes.

Lamentamos que no se reconozca el esfuerzo que realiza Montevideo Gas y su accionista Petrobras para asegurar la continuidad del servicio público, el cual se encuentra en una situación de déficit estructural por razones ajenas a la empresa. Se trata de una situación deficitaria que se viene advirtiendo desde tiempo atrás por parte de la empresa -lo hicimos en diversas oportunidades en este ámbito-, la que no ha tenido respuesta a su planteo en procura de prevenir la crítica situación en la que se encuentra el sector.

Reiteramos lo planteado en nuestra última presentación en este ámbito el pasado 12 de junio. En esa ocasión dijimos que el servicio de distribución de gas natural en Uruguay tenía un problema estructural desde el momento en que la premisa de disponibilidad de gas abundante y competitivo -condición necesaria pero no suficiente- se veía frustrada. Concretamente, nos referimos al proyecto de la regasificadora.

Por otra parte, lamentamos que la organización sindical -por lo desproporcionado de la medida- haya iniciado en el día de ayer -por segunda vez en menos de un año- una huelga de hambre contra la suspensión temporaria del contrato de trabajo de una parte del personal. Debemos decir que lo que la empresa especialmente persigue es la preservación de las fuentes de trabajo.

Asimismo, para nosotros es importante denunciar y manifestar nuestra honda preocupación sobre las reiteradas referencias en resoluciones y declaraciones sobre posibles medidas de control obrero. Efectivamente, además de las expresiones vertidas en ocasión de su comparecencia a esta Comisión el pasado 9 de octubre, en la resolución de asamblea del 31 de julio de 2018, el sindicato hace referencia a que se aplicará el control obrero de Montevideo Gas. En la resolución de asamblea del 30 de agosto de 2018 -en su numeral 4-, la organización sindical ratifica que, en caso de fracasar las negociaciones antes del plazo indicado porque la empresa mantiene sus intenciones, se llevará a cabo en forma inmediata la medida de ocupación con control obrero mencionada en el numeral 3.

La empresa interpreta estos dichos como una pretensión de sustituir de forma indebida e ilegítima la facultad de gestión de Montevideo Gas como empleadora del personal en cuestión y como operadora responsable del servicio y, por lo tanto, de la vinculación con sus clientes. Una medida sindical que busque usurpar la facultad de gestión de los recursos de la empresa -incluida la organización de los recursos humanos- no se ajusta a derecho y, por consiguiente, es ilegítima.

Así se lo hicimos saber a las autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, del Ministerio de Industria, Energía y Minería y de la URSEA, a quienes trasmitimos nuestra honda preocupación por los anuncios de acciones sindicales ilegítimas efectuados de manera reiterada por la dirigencia sindical en las últimas semanas, así como por circunstancias concretas que muestran al sindicato desafiando a la empresa y al Derecho, con mayúscula. Al mismo tiempo, se le solicitó la cooperación para evitar el agravamiento de la situación y para lograr el objetivo fundamental de la autosustentabilidad de la compañía.

Lamentablemente, las autoridades ministeriales no se hicieron eco de nuestros pedidos de colaboración. Por lo tanto, las circunstancias que describimos afectan a Montevideo Gas y, como dijimos, son ajenas al control de la empresa.

Se agradecen las gestiones que puedan realizar los integrantes de esta Comisión en pos de concretar las soluciones ansiadas por todos los actores involucrados.

SEÑOR PUIG (Luis).- En la intervención del señor Carlos Bellomo se tocaron varios puntos. Se hizo referencia a que existe un esfuerzo importante por parte de la empresa y de su accionista Petrobras por el mantenimiento de la compañía, de las fuentes de trabajo, etcétera. Tal vez, no se hizo referencia al esfuerzo de los trabajadores en este tema. El esfuerzo de los trabajadores tiene que ver con una situación de congelamiento de salarios, de no aplicación de ajustes salariales a través de un convenio. Sabemos que, de alguna manera, la organización sindical resultó presionada para evitar envíos a seguros de paro durante el año pasado luego de haber iniciado una huelga.

Entonces, en primer lugar, habría que señalar el esfuerzo que vienen haciendo los trabajadores.

En segundo término -lo dijo el señor Carlos Bellomo-, hubo una propuesta del Poder Ejecutivo hacia la empresa que tendía a generar más ahorros. Digo esto porque la empresa ya tuvo una determinada cantidad de ahorros en materia de los llamados retiros incentivados. De todos modos, hay un esfuerzo del Estado uruguayo de hacer un planteamiento para poder resolver la situación. Se hizo una propuesta concreta a la empresa, pero la desestimó. No solo la desestimó, sino que aplicó una serie de mecanismos por los cuales, otra vez, se vuelve a tomar de rehenes a los trabajadores con el envío a seguro de paro de una cantidad de funcionarios. Estamos en una situación compleja.

Estoy seguro de que esta Comisión va a asumir el planteamiento del señor Carlos Bellomo de hacer los esfuerzos por encontrar caminos que permitan resolver una situación por demás compleja.

Por parte de la empresa se cuestionan las resoluciones de la organización sindical, pero la compañía acaba de hacer una declaración de guerra porque plantea los envíos al seguro de paro y la denuncia de los convenios. Además, en conversaciones con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social no descartaron otros despidos. Entonces, estamos muy preocupados porque creemos que se va a un choque de trenes que habría que tratar de evitar. Estoy seguro de que esta Comisión de Legislación del Trabajo y que el Parlamento van a hacer los esfuerzos para evitar ese choque de trenes.

Sinceramente, por el momento, no veo una actitud de apertura al diálogo por parte de la empresa. No se puede tomar la resolución de enviar gente al seguro de paro si se sabe que ello provoca una situación de conflicto. Se trata de un conflicto que no va a beneficiar a los trabajadores ni a la empresa. No entendemos muy bien cuál sería su objetivo. A lo mejor, se busca posicionar mejor a la empresa en el litigio con el Estado uruguayo, en el desorbitado reclamo que hace esta empresa al Estado uruguayo.

Es cierto -como dice el señor Carlos Bellomo- que la empresa participó en varias instancias, y creo que habría que generar muchas otras instancias para destrabar la situación. Creo que de esto, solo se sale negociando. Si algunas de las partes, avasallando a la otra, cree que se pueden buscar soluciones, está equivocada. Me preocupa la serie de medidas planteadas por la empresa.

El desconocimiento o la denuncia de los convenios colectivos -producto de negociación entre la empresa, el sindicato y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social- es un mal camino. También es un mal camino el envío al seguro de paro de varios trabajadores, lo que implica la suspensión del contrato de trabajo.

Creo que va a haber que hacer un esfuerzo muy grande. La empresa cuestiona las resoluciones de la asamblea. A mí me da la impresión de que no han dejado otro camino que recoger el guante por parte del sindicato para que no sean avasallados los derechos de los trabajadores. Creo que habría que manifestar en serio la voluntad de todas las partes para buscar caminos de solución al tema, porque me preocupa que tan alegremente la empresa rechace las propuestas que el Estado uruguayo hizo a través del Poder Ejecutivo.

¿Se abrieron espacios para negociar otras alternativas o se recurrió a rechazar las propuestas del Poder Ejecutivo, mandar a los trabajadores al seguro de paro y después decir que no les gustan las resoluciones de las asambleas de los trabajadores? Lamentablemente, creo que por este camino vamos hacia un choque de trenes y estoy dispuesto a colaborar para evitarlo, pero que ninguna parte piense que avasallando a la otra se va a lograr la solución para esta situación. Eso es como tratar de apagar un incendio con nafta. Nosotros queremos buscar soluciones de fondo a esta situación, pero insisto en que no se logran avasallando a alguna de las partes. Creemos que en esta oportunidad se intentó avasallar a la organización sindical y esperamos que primen otros criterios, como el de negociación, y se ponga mucho esfuerzo e inventiva para buscar soluciones. La solución no puede tomar de rehenes a los trabajadores y creo que es lo que está pasando en este momento.

Desde ya aclaro que estoy dispuesto a recorrer todos los caminos de negociación para buscar una solución. Me refiero a caminos en serio y que no impliquen el avasallamiento de alguna de las partes.

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- El señor diputado Puig se refirió a varios puntos; voy a responder a todos. En el caso de que no haya tomado la debida nota de ellos, voy a consultar nuevamente.

Respecto de la propuesta que hizo el Poder Ejecutivo es importante señalar que estaba condicionada al levantamiento de las medidas y, sobre todo, hay que tener presente que es inocua, porque no tiene un efecto económico. Tener un menor precio de gas cuando la competitividad del producto no permite recuperar clientes ni vender más gas, hoy por hoy no tiene un efecto económico. No obstante, es importante señalar que la empresa no rechazó la propuesta, sino que fue lo contrario, y lo manifestamos formalmente en un correo electrónico que escribí en forma personal al señor director Nacional de Trabajo, consultando cuáles eran los interlocutores para seguir profundizando sobre esas medidas, que reitero que no tienen un efecto económico. Es un punto que es muy importante.

Por otra parte, es conveniente informar que la empresa, de forma planificada y bien elaborada, definió acciones de reducción de costos laborales, entre otras, y como dije, fueron anticipadas al señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social hace más de tres meses. Nosotros accedimos a todos los plazos que el Ministro de Trabajo y Seguridad Social y el director Nacional de Energía nos solicitaron para buscar otras soluciones, a efectos de mitigar la necesidad impostergable de la empresa de realizar reducciones de costos. Creo que también es oportuno señalar que las acciones que lleva adelante la empresa en cuanto a la reducción de costos son medidas absolutamente legítimas y lo que buscan es preservar la salud de la empresa. Estamos hablando de una cuestión de supervivencia en un contexto sumamente crítico, para continuar brindando un servicio con la mayor calidad y los más altos estándares de la industria. Ese es el compromiso de la empresa y es lo que está haciendo.

Respecto de los cinco convenios colectivos, que son algunos de los que tiene la empresa, puedo decir que denunciarlos es un derecho que tiene un empleador cuando los convenios no tienen plazo. Los convenios colectivos que hemos denunciado fueron definidos en un contexto muy distinto al actual y celebrados sin una duración determinada, sin perjuicio de lo cual respecto de todos ellos ha transcurrido un plazo más que razonable de duración y vigencia, que en su gran mayoría supera los diez años. Como dije anteriormente, es importante señalar que este tema se anticipó en la reunión tripartita del 27 de agosto pasado en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y se dijo que la denuncia se haría efectiva a partir del 1º de diciembre, por lo cual quedamos abiertos a dialogar para lograr nuevos acuerdos con el sindicato más equilibrados a la realidad del sector.

Reitero: el sector está en una situación crítica y cada vez más grave por el empeoramiento de la falta de competitividad del gas natural y por la noticia que surgió este año en cuanto a la discontinuidad del proyecto de la planta regasificadora. Cabe recordar que, como nos fue informado por el Ministerio de Industria, Energía y Minería en los primeros días de abril, no se continuaron las negociaciones con Shell porque la Cartera no renovó el memorándum de entendimiento para continuar con dicho proyecto, además de otras informaciones que son de público conocimiento y que dan cuenta de que el plan se frustró.

Sin perjuicio de todo esto, nuestra voluntad de diálogo es permanente en este ámbito, en el tripartito y en el debido ámbito de tratamiento de estas situaciones. Además, estamos a disposición para identificar medidas que efectivamente mitiguen la necesidad de reducción de costos de la empresa. Como dije antes, las propuestas que nos hizo el Ministerio tienen que ver con los dos puntos que comenté y expliqué que la empresa entiende que son inocuos, pero sin perjuicio de eso, estamos en absoluta disposición para continuar dialogando y buscar alternativas que nos permitan suplir las medidas de reducción de costos, que son imprescindibles para la salud de la empresa y para continuar brindando un servicio con seguridad y calidad.

SEÑOR POZZI (Jorge).- Con algunos de los presentes nos conocemos desde hace muchísimos años de otros lugares y otras realidades.

Me interesa saber cuál es la voluntad de la empresa de seguir operando en Uruguay. Es una pregunta definitoria para muchos de los que queremos hacer algo para tratar de destrancar la situación. Muchas veces pensamos si lo que se está haciendo es ganar tiempo o si se quiere seguir operando en el país, buscando la mejora de la competitividad que la empresa ha perdido.

Me gustaría saber qué pistas tenemos para poder solucionar la situación, porque la rebaja de costos es una cuestión bastante amplia. Se puede echar a todo el mundo, pero la empresa no puede operar sin gente. La semana pasada estuve en una reunión con autoridades de tres ministerios y analizamos la propuesta que la empresa rechazó, de una rebaja de US$ 200.000 mensuales. Esto es algo que el Gobierno puso arriba de la mesa, pero no alcanzó. Entonces, quisiera saber dónde están los límites; hasta dónde podemos trabajar si queremos solucionar esto. De lo contrario, la situación va a seguir eternamente.

A su vez, para trabajar en esto es necesario saber si la empresa va a seguir operando en Uruguay. Para nosotros esto es muy importante.

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- Hay que tener presente que la empresa está desarrollando un servicio público con un contrato de concesión con el Poder concedente y la voluntad de la empresa es cumplir ese contrato y con el servicio con los más altos estándares de calidad y de seguridad, en conformidad con la reglamentación y la ley vigente. O sea que la voluntad de la empresa es tomar las acciones necesarias para garantizar su salud y, por lo tanto, el servicio y las fuentes de trabajo. Por eso comenté que de manera muy ordenada hemos planificado una reducción de costos en general, porque los ingresos están fuertemente afectados.

El problema que tiene el sector del gas natural en su conjunto es un déficit estructural. La premisa de gas abundante y competitivo que podía dar lugar a un crecimiento esperado para el sector se vio frustrada y lo más concreto es el fracaso de la planta regasificadora. Por lo tanto, continuamos dependiendo del gas de Argentina y estamos a las mejoras que surjan en aquel país, que esperamos que aparezcan. Hoy la realidad nos indica que tenemos un problema de competitividad serio en el sector del gas natural.

Anteriormente comenté que retornaron las retenciones como costo de importación de gas y eso va a afectar aún más la competitividad del producto. Esa situación es absolutamente ajena a la empresa. No obstante, reitero que la empresa tiene el compromiso de continuar operando la concesión y así lo está haciendo, en cumplimiento del contrato y de la ley vigente.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Saludo a la delegación y agradezco su presencia en el día de hoy.

No opinamos mucho sobre el tema, porque reconocemos la realidad del país en este momento y sabemos que hay dificultades en cuanto a la competitividad y los costos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me hago eco del planteo del señor diputado Luis Puig en cuanto a que la Comisión tiene como característica, sin suplantar ninguno de los ámbitos formales, generar cercanía. Aquí se han mencionado varias instancias anteriores que han tenido ese objetivo, que a veces se logra y otras, no. Los integrantes de la Comisión estamos dispuestos a colaborar para evitar situaciones que sean más negativas. Seguramente, lo haremos en ámbitos que no serán los formales y a través de los buenos oficios de los legisladores en conversaciones que se puedan dar en otras instancias.

Realmente, es una situación que nos preocupa como Comisión y como Parlamento, y en los próximos días se va a estar jugando este partido. Creo que debe constar que no se trata solamente de la opinión de un legislador, sino de toda la Comisión, en el sentido de tratar de ayudar en conflictos en los que parece que no se avizora una solución.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Agradezco la presencia de los representantes de la empresa.

Hay dificultades en el país y en la región, y no solo en el sector del gas, sino también problemas con el GLP y la lechería. En ese sentido, solicito a la empresa que, en la medida de lo posible, nos aporte una tabla de costos, porque en el Legislativo estamos tratando de aunar esfuerzos; inclusive, acaba de entrar un proyecto de ley referido a los cinco mil puestos de trabajo, que establece exoneraciones fiscales a las empresas que mantengan por dieciocho meses los puestos laborales y que repercute en cuanto a bajar costos sociales, como por ejemplo el seguro de paro, etcétera. Son proyectos que están en discusión

Todos los sectores tenemos claro que en cuanto al empleo y algunos ejes más como educación, vivienda y seguridad, debemos buscar alternativas y que no son bandera de nadie, por lo que me gustaría manejar la tabla de costos.

Quedó clara la respuesta a la pregunta que hizo el señor diputado Pozzi y todo lo demás puede ser una cuestión de relato. Acá se está registrando la versión taquigráfica, en la que va a figurar lo que dijo el representante de la empresa en cuanto a que hay un contrato de concesión que se va a cumplir. Dentro de ese marco, tenemos que ver cómo podemos aunar algún esfuerzo para buscar una solución. Para eso precisamos tener algún informe de costos y saber si la variante del costo es el energético, etcétera. Aclaro que se lo hemos pedido a otras empresas para tratar de ayudar. De lo contrario, vamos a estar confrontados en relatos.

Nosotros podemos formar un equipo parlamentario y quizás ayudar a formular una propuesta. Me parece complicado volver a tener una situación como la que se planteó, pero el gremio tiene la libertad de llevar a cabo la medida. Por eso, considero que todos tenemos que ayudar a encontrar una solución, porque puede estar en juego la vida de los trabajadores. A su vez, debemos actuar en un marco de trabajo, porque si no, no vamos a llegar a ningún acuerdo. Lo mismo ocurrió con la minería de Rivera y con otros sectores. Cada emprendimiento tiene un saco distinto. El Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo pueden trabajar junto con la empresa y los trabajadores para buscar una alternativa.

No tengo la tabla de costos y solo puedo hablar de lo que conozco. Por eso, hago la solicitud a la empresa.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- ¿De cuántos empleados estamos hablando?

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- Son aproximadamente 172 empleados.

Es importante señalar que se trata de un servicio regulado y que nosotros brindamos diferente tipo de informaciones, principalmente al Ministerio de Industria, Energía y Minería, como concedente y, también, a la URSEA. Por supuesto que ponemos a disposición de la Comisión los balances de la compañía, que son auditados por una auditoría internacional, y también la contabilidad regulatoria que anualmente enviamos a la URSEA y que tiene otra desagregación de conceptos. Esa información está disponible y la podemos brindar a la Comisión.

SEÑOR FODERÉ (Alberto).- Se ha hecho mención en esta reunión a la existencia de un arbitraje. Eso es correcto, pero se ha planteado como una suerte de agresión de la empresa hacia el Estado uruguayo. En realidad, ha habido muchas negociaciones con el Estado uruguayo que fracasaron y llegó el punto en que la concesionaria solicitó el arbitraje.

Por aspectos de confidencialidad, no estamos autorizados a revelar ningún detalle del arbitraje, pero sí queremos hacer expresa reserva de todos los derechos que se han solicitado en el marco de ese proceso arbitral.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación.

(Se retira de Sala la delegación de la Distribuidora de Gas de Montevideo S.A.- Montevideo Gas)

(Ingresa a Sala una delegación de la Comisión de Seguridad de ATR)

(Ocupa la presidencia el señor representante Luis Puig)

——Con mucho gusto recibimos a la delegación de la Comisión de Seguridad de ATR, integrada por los señores Sebastián González y Yuber Ferrao y los señores Salvador Sprovieri y Walter Barrientos, por FANCAP.

SEÑOR FERRAO (Yuber).- Venimos a plantear el tema de las fugas y los accidentes que se han producido en la planta de Riogás. El 6 de octubre de este año hubo una fuga en la columna central del carrusel. Según nos informaron los compañeros de mantenimiento y la empresa, se rompió un sello rotativo que tendría que haberse cambiado a los dos años, pero lo habían dejado cuatro años, porque aparentemente el último cambio había sido en el año 2014. En ese momento, actuaron los compañeros de mantenimiento, desactivaron la fuga y se pudo evacuar al personal sin que hubiera lesionados, pero todos quedaron con un gran susto. También participó el Cuerpo de Bomberos y la planta estuvo clausurada desde la hora 13 y 30 hasta la hora 15.

En ese sentido, como delegados de seguridad pedimos medidas preventivas, pero no existen. No hay recambio de piezas y eso fue hablado en forma bipartita. Además, estamos manteniendo reuniones tripartitas

en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para tratar de que se arme un protocolo de procedimiento en cuanto al carrusel. Cabe destacar que el 21 de julio también se dio un incidente en el que hubo una fuga por un pico de llenado de un puesto del carrusel. En esa instancia, hubo una deflagración y dos trabajadores resultaron lesionados, incluso, uno de ellos sufrió quemaduras importantes, pero no se tomaron cartas en el asunto.

Tenemos la documentación de la Inspección General del Trabajo, pero no existen registros de las correcciones del carrusel. La Inspección General del Trabajo pidió prueba de estanqueidad y que haya un trabajador en el carrusel y nosotros, como Comisión de Seguridad, pedimos que sea así. Conocemos el procedimiento en cuanto al Decreto N° 291 de la bipartita y también tenemos instancias tripartitas, e incluso hemos venido acá, pero la empresa no toma medidas.

Además, faltan recursos en cuanto al recambio de piezas y no sabemos si esto es solo responsabilidad de Riogás o de la empresa dueña de la planta, que es ANCAP. Nosotros queremos que se tomen medidas preventivas con relación a la seguridad de la planta. Hubo una negligencia, porque el sello rotativo se tiene que cambiar cada dos años y no se cambió. Inclusive, nosotros lo tomamos como un acto criminal, porque se expuso a los trabajadores a una situación de riesgo de vida. El incidente ocurrió una vez y se reiteró en una ocasión más, pero no se hace nada en cuanto a seguridad. Queremos que se solucione el problema y solicitamos que haya una intervención por parte de los organismos del Estado, que pueden ser ANCAP, URSEA o el Ministerio de Industria, Energía y Minería para que se den las pautas de seguridad y podamos trabajar tranquilamente.

Los trabajadores de la planta están viviendo un pánico generalizado, porque no se sabe lo que puede pasar.

SEÑOR GONZÁLEZ (Sebastián).- Nosotros siempre trabajamos en las bipartitas y en las tripartitas, y nuestro objetivo es trabajar un área de política y de gestión relacionada con la seguridad

Los trabajadores realmente apostamos a más prevención de los accidentes y siniestros que ocurren solo en la planta de Riogás. Es impresionante; ya van cinco sucesos repetitivos. Recordarán el ocurrido con el tema de la pintura, cuando toda la Comisión de Legislación del Trabajo fue a la planta. A eso se suman los dos siniestros que mencionó Yuber Ferrao y otros dos más. Como siempre decimos, fueron desgracias con suerte. Hasta la empresa salió publicando que fue una desgracia con suerte. Esos accidentes son el resultado de actos inseguros; ocurrieron por falta de prevención, por no reparar la maquinaria, por un tema de seguridad.

Tenemos que trabajar en una disciplina operativa que nos permita tener un comportamiento seguro como hábito de vida. Y esas vidas pueden llevar a un presupuesto inalcanzable. ¿Quién lo paga? ¿ANCAP? ¿Gasur? No sabemos. Tocamos todas las puertas y realmente no sabemos por qué pasan estas cosas.

En lo que tiene que ver con el técnico de prevención, el técnico de la planta de Riogás está preocupado, igual que nosotros, porque estos temas son para lograr una buena operativa y un buen desempeño en lo que respecta a seguridad en todas las áreas de la planta porque, más allá del carrusel, está toda la planta. Hoy fue el carrusel, la vez anterior fue la pintura. ¿Qué más tiene que ocurrir para que se tomen medidas y pautas sobre esto?

Realmente, es preocupante. No queremos más siniestros en planta; queremos más prevención. Habría que trabajar de lleno en un mantenimiento preventivo y correctivo de manera permanente, que ofrezca seguridad y que exista un cuaderno de novedades, porque no lo tenemos. Deberíamos tener un cuaderno de novedades para que la Comisión de Seguridad, con la empresa, lo siga de cerca, continuamente.

Deberíamos tener una autonomía técnica de gestión. Precisamente, hablábamos con los compañeros de FANCAP sobre el tema de que ANCAP tiene que intervenir sobre los temas de seguridad, encargar, revisar y supervisar con acciones correctivas sobre los procesos de gestión de seguridad, porque en la medida en que se oriente en proteger a las personas, los procesos y el ambiente de trabajo, logramos un bienestar para todos, es decir, todos estaremos seguros, porque ahora sabemos que si llega a ocurrir algo en la planta, en 8 kilómetros a la redonda no queda nada.

Sabemos que Gasur debería estar en el medio de todo esto, y no sabemos si mira para el horizonte o qué. Creemos que hay negligencia por parte de la empresa o, tal vez, de ANCAP -¡vaya uno a saber!-, y termina causando daños irreparables. Nunca nos tembló el dedo para denunciar todo esto, porque advertimos lo

inevitable. Pasó, fue un accidente con desgracia, pero se podría haber evitado y, por negligencia, estamos donde estamos.

Como siempre decimos: es mejor estar preparados para algo que no va a suceder a que suceda algo para lo que no estamos preparados, y la verdad es que nos sentimos inseguros en la planta de Riogás y no nos sentimos preparados para todo esto que está pasando.

SEÑOR BARRIENTOS (Walter).- Pertenezco al sector de La Tablada y soy el secretario general de FANCAP.

Hace años que, conjuntamente con los compañeros de envasado de supergás, venimos trabajando en el tema seguridad, sistemas de trabajo y demás. En estos últimos dos años han ocurrido cinco sucesos bastante complejos de seguridad. Voy a citar estos dos últimos, que son los que han tenido más relevancia en la opinión pública. En el primero, que fue el 21 de julio, se incendió el escape de la carga de gas en una de las garrafas. Como trabajadores de ANCAP no nos enteramos en ningún momento de qué era lo que había sucedido, y cuando vinimos a tomar el turno a las seis de la mañana, nos encontramos con que toda la gente de Riogás estaba en la puerta, y pensamos que había una asamblea.

Por las cercanías que tienen estas tres plantas de envasado -principalmente Acodike y Riogas- con la planta de La Tablada, y la conexión que hay entre ellas -somos quienes suministramos el gas por línea a estas plantas-, nos pone en estado de alerta que suceda un incidente de esta índole y no se comunique inmediatamente o que no haya algún sistema o mecanismo automático de detención de tarea de trasiego entre las plantas.

Tuvimos intervención en las reuniones en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, tuvimos ámbito tripartito, pero ANCAP no estuvo presente; no sabemos si no se la convocó. Todos los trabajadores estuvimos trabajando a pleno en eso, pero ANCAP no ha estado.

En este último incidente ocurrió otra vez lo mismo. Por suerte, se comunicó a la planta y se detuvieron los trasiegos; estuvo todo detenido hasta que se mandó el okey por parte de la planta de Riogas. Hay que resaltar dos cuestiones. ¿Podemos mejorar esas cosas? Sí, las podemos mejorar. ¿Se podrían haber evitado estos accidentes? Sí, se podrían haber evitado.

En la participación en la asamblea de los compañeros, el personal que pertenece a mantenimiento nos dijo que por parte de la empresa Riogás no hay un plan de relevamiento o de seguimiento de lo que es la fatiga de los materiales. Eso nos deja muy asombrados, porque esta herramienta que se fatigó en esta ocasión es la cadena medular, porque es la que suministra directamente el gas a todo el carrusel para cargar. Imagínense lo que debe haber sido ese escape si el otro, que fue solamente con una garrafa, se incendió de esa forma. Y este caño, que es mucho más grueso, tiene más diámetro, más cantidad, más volumen, y que suministra a todo el carrusel, tuvo ese esparcimiento en el área donde están los trabajadores.

Me gustaría abrir un paréntesis. Nosotros hacemos hincapié en la seguridad de los trabajadores, pero ahora voy a dejar mi camisa de trabajador y me voy a poner la de vecino. Yo vivo en el barrio, y a veces me replanteo qué puede suceder con el barrio que actualmente está ubicado alrededor de esas plantas. Hay una población bastante interesante, hay escuelas públicas y todo lo que concierne al tema barrial, y muchas veces la gente nos pregunta qué es la alarma que suena los jueves a las diez de la mañana en la planta de ANCAP. ¡Si realmente supieran a todo lo que estamos expuestos y la responsabilidad que tenemos los trabajadores para con el barrio, para con la ciudad!

La planta de La Tablada también está conectada por dos oleoductos y un gasoducto con la planta de La Teja, y el oleoducto de Terminal del Este también pasa por allí.

Esto no es hacer terrorismo. Simplemente quisimos traer la realidad de cuál la situación que estamos enfrentando al día de hoy los trabajadores de este sector y de estas plantas, para tratar de sacar adelante algo en común y hacerlo bien.

Hemos avanzado. Las plantas de envasado han presentado en el Ministerio un protocolo de comunicación, con el cual todos los trabajadores estamos de acuerdo. Los trabajadores de ANCAP de La Tablada también estamos de acuerdo, pero necesitamos que esté ANCAP para discutirlo.

Nosotros tenemos organismos de reunión, como por ejemplo la comisión CISO, que enrola todos los temas de seguridad con la jefatura de la planta

En la última reunión hacíamos hincapié en que ANCAP debería retomar aquellas visitas que hacía a las plantas para inspeccionar, con personal de ANCAP. No olvidemos que las plantas son propiedad del ente. ¿Tal vez sea la solución a todo esto? No lo sabemos, pero por lo menos vamos a tener una tercera persona que va a estar concurriendo en esas plantas por parte de ANCAP, como ente, y puede decir qué es lo que se está haciendo y qué es lo que no se está haciendo. Eso nos va a permitir que en el día de mañana podamos tener elementos para encarar esta situación y fortalecer los reclamos en cuanto a seguridad.

Por otro lado, hace unos cuantos meses hemos tenido la suerte de contar con la visita de esta Comisión a la planta de ANCAP de La Tablada. En esa oportunidad, en el momento del ingreso a la planta se les había impartido un curso de inducción de seguridad por parte del área que corresponde a ANCAP, explicando dónde está el punto de encuentro, cómo sería la evacuación, cómo se accede, cómo funciona ANCAP orgánica y escalafonariamente ante una situación, a quién hay que avisarle, etcétera. Y nosotros le comentábamos a esta Comisión que los funcionarios de esa planta no contábamos con esa capacitación: nunca nos habían dado esa capacitación. En lo personal, van a hacer dos años que estoy en esa planta y nunca me lo habían impartido hasta ese día. Hay gente que hace cinco, seis y hasta quince años que trabajan en la planta y a la que tampoco le dieron esa capacitación. Se da en otras plantas de ANCAP; se da en La Teja, en refinería, y en varios lugares.

¿Cómo acceder a esas cuestiones? Tenemos la incorporación de nuevos compañeros dentro de la planta de ANCAP y no se les ha dado ninguna de esas capacitaciones, mientras que a la Comisión se le dijo in situ, en la planta, por parte de la jefatura, que se les iba a dar esa capacitación y que se iba a instalar un protocolo nuevo sobre capacitación y demás, pero hoy no lo tenemos. Si nosotros en la planta de ANCAP no tenemos esa capacitación y no podemos bajarla a los trabajadores ni saber cómo tenemos que actuar ante estas situaciones, entonces, ¿qué podemos esperar para los vecinos? ¿Qué podemos esperar para los demás?

Tenemos conocimiento de que hay alguna regulación, pero nosotros no estamos al tanto.

Entendemos -lo dijimos acá y también en el Ministerio- que hay que trabajar en protocolos de seguridad para situaciones de emergencia como estas que se han dado. Debemos saber cómo actuar en conjunto entre las plantas para poder detener determinados trasiegos o no.

Voy a mencionar algunos números meramente ilustrativos. En la planta de La Tablada tenemos una capacidad de más de 178.000 metros cúbicos de combustible liviano y más de 14.000 metros cúbicos de almacenaje de gas; puedo estar errando unos cuantos números, pero estamos por ahí.

Nosotros ya hemos recorrido los ámbitos internos con ANCAP, hemos trasladado este tema de los compañeros de las plantas de envasado a los organismos que tienen que estar al tanto, como el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Al Directorio de ANCAP se lo hemos hecho llegar mediante escrito. Si bien todavía no hemos podido tener una reunión con la presidenta de ANCAP por este tema, la hemos pedido a través de la Federación, y sé que el presidente de FANCAP ha hecho las solicitudes pertinentes. Por lo tanto, podemos hablar desde el punto de vista de los trabajadores y no en cuanto a qué opinión tiene hoy el Directorio de ANCAP.

Quiero agradecer a la Comisión y quedo a las órdenes.

SEÑOR SPROVIERI (Salvador).- En primer lugar, quiero agradecer a la Comisión por recibirnos.

Aparte de la solidaridad con los compañeros de Riogás, estamos acá porque estamos trabajando conjuntamente en la Inspección General del Trabajo en los protocolos de comunicación interna. Puntualmente, una vez más venimos a solicitar apoyo -como nos lo han dado en más de una oportunidad y han ido a La Tablada- para poder forzar -en el buen sentido de la palabra- o hacerle ver a Riogás que tiene que actualizarse tecnológicamente de manera urgente, porque está en riesgo la vida de los trabajadores de la empresa, de los alrededores y del barrio. Asimismo, pedirle a ANCAP que sea un componente fiscalizador real de las plantas, porque si bien estas son operadas por privados, siguen siendo de ANCAP. Por lo tanto, ANCAP debería ser otro agente fiscalizador más y fuerte, que obligue particularmente a Riogás -que es la que tiene el atraso tecnológico y de mantenimiento más grande- a actualizarse. Las otras dos empresas están

bastante bien, y eso fue reconocido por el responsable en seguridad industrial de Riogás en una reunión en la Inspección General del Trabajo.

Creemos que si desde esta Comisión se insta a que ANCAP tenga un rol fiscalizador más fuerte, podemos llegar a presionar a la empresa para que haga las inversiones necesarias, teniendo en cuenta no solo la vida de los trabajadores, sino también la de la gente que vive en el barrio.

Les digo la verdad, ellos me han contado muchas cosas, pero en el último escape de gas, si hubiera habido una chispa -que, por suerte, no la hubo-, como se vio en el accidente que se mostró en los videos cuando se incendió una garrafa, este último accidente hubiera sido gravísimo. Por eso digo que es hora de aprovechar que no pasó nada grave para trabajar en corregir esas cuestiones. La empresa no los ha escuchado a ellos; hemos hablado nosotros y tampoco nos ha escuchado. Si se logra que ANCAP tenga un rol fiscalizador, quizás, desde el Parlamento se podría presionar para que se hagan los ajustes que se tengan que hacer y que los compañeros, tanto de las empresas como de ANCAP, puedan trabajar con tranquilidad y los vecinos sepan que no va a pasar nada o que por lo menos se van a hacer los mayores esfuerzos para que nunca ocurra.

SEÑOR PRESIDENTE.- En el período 2010- 2015, la primera delegación que recibió esta Comisión fue la de los trabajadores de las plantas de supergás. Hicieron una serie de denuncias en materia de salud y seguridad en el trabajo, y también hicieron referencia a la exposición de los vecinos del barrio a las situaciones violatorias de las normativas de seguridad. Inmediatamente se convocó a la Cámara Uruguaya de Gas Licuado, que planteó que esa situación no era así, que las denuncias de los trabajadores no eran ciertas.

Recuerdo que en aquel momento tuvimos un detallado informe del Departamento de Salud Ocupacional de la Facultad de Medicina, que detallaba la situación que habían planteado los trabajadores y, al mismo tiempo, establecía con mucha claridad los riesgos de cada uno de los puestos de trabajo. Fue un excelente trabajo del Departamento de Salud Ocupacional, que venía a reafirmar la preocupación de los trabajadores en todo el tema seguridad, con relación a los trabajadores y a la población.

Esta Comisión concurrió, previamente a acordar con las empresas de supergás el día y la hora. Fuimos un lunes de mañana y nos encontramos con algo que nos llamó la atención: la cantidad de camiones que estaban haciendo cola para ser cargados. Consultamos a los trabajadores acerca de si esta era la realidad cotidiana. Nos dijeron que no; que ese día se había enlentecido el proceso de trabajo, que no era así como se trabajaba habitualmente. Pero ante el aviso de la Comisión se cambiaron los ritmos de trabajo. Independientemente de eso, la Comisión pudo constatar sobreesfuerzo físico, exposición a tóxicos, a vapores de pintura, situaciones contrarias al tema de salud y seguridad en el trabajo. Concurrimos con la Inspección General del Trabajo y, en aquel momento, se clausuró una de las áreas de Megal, la planta de arenado, debido a que el proceso de trabajo era más propio del siglo XIX que de la actualidad.

Creo que con respecto a esta situación que ustedes plantean y que reivindica plenamente una vez más la actitud responsable de los trabajadores en cuanto al cuidado, la salud y la seguridad en el trabajo y, al mismo tiempo, la seguridad de los vecinos, se pueden hacer varias cosas.

En primer lugar, convocar a la empresa, a las autoridades de ANCAP y a la URSEA para que concurran a la Comisión. En segundo término, enviar la versión taquigráfica de la Comisión a la Inspección General del Trabajo y, finalmente, habría que tramitar -esto hay que conversarlo con el presidente de la Comisión, el diputado Amado- la posibilidad de coordinar una visita a las plantas. Creemos que sería adecuado, después de ocho años, ver si esa situación que vimos en aquel momento ha mejorado. Nosotros fuimos en oportunidades posteriores y, si bien en algunos aspectos había mejorado, el tema del sobreesfuerzo físico y demás seguía siendo una situación muy delicada para la salud de los trabajadores.

Queremos que quede claro que nuestra intención no es sustituir -no podríamos y no queremos hacerlo- al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Sabemos que el Ministerio cumple a cabalidad con las funciones que tiene. El cometido de la Comisión es buscar la posibilidad de generar mayores mecanismos de control y, de alguna manera, contribuir para que se cumpla con la normativa.

Es cierto que los accidentes de trabajo son consecuencia de la organización del trabajo. Eso está demostrado históricamente. No son cataclismos climáticos. En realidad, hay procesos de trabajo que son los que conllevan a un ambiente inseguro y la posibilidad de que haya situaciones que dañen la salud, la seguridad o la vida de los trabajadores.

Nos alegramos mucho de que el último accidente no haya tenido consecuencias más graves, pero no nos parece que haya que contar con la posibilidad de que siempre será así. Si no se cambian los procesos de trabajo, si no se cambia por un ambiente sano, si no se prevén situaciones, si no se hace el correcto mantenimiento, es muy probable que esas circunstancias se repitan y es posible que no se cuente con la suerte que se tuvo en oportunidades anteriores. Por lo tanto, para nosotros hay que cuidar mucho los procesos de organización del trabajo.

Entonces, si hay acuerdo en la Comisión, convocaríamos a esas delegaciones, trataríamos de coordinar una visita y remitiríamos la versión taquigráfica a la Inspección General del Trabajo.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Quisiera saber si hicieron alguna denuncia porque, desde mi punto de vista -no sé nada de leyes-, creo que amerita hacer una denuncia penal contra la empresa, ya que el riesgo es impresionante.

Cuando uno empieza a cuantificar piensa que, como trabajador, riesgos corremos todos. Yo trabajo con niños con discapacidad y, el otro día, me tuve que certificar porque me dio un tirón. Riesgo laboral corremos todos, no de muerte, no de vida, como es el caso de ustedes.

Me parece importante que se realice algún tipo de denuncia para reclamar por la seguridad de la ciudad, no solamente del trabajador. Si bien acá se trata de mediar -como se decía- por las fuentes laborales, esto es algo más profundo. Cuando empezamos a puntualizar que ocurrió una cosita acá y otra cosita allá, se llega a una sumatoria de motivos.

No lo sé; díganme si estoy equivocada.

SEÑOR GONZÁLEZ (Sebastián).- Hace pocos días los trabajadores estuvimos en el Ministerio de Industria, Energía y Minería, y nos decían lo mismo que la señora diputada.

Junto con nuestra abogada, nos vamos a apegar a lo que decía el MIEM sobre el tema de esa denuncia penal.

Quisiéramos saber si también se podría citar a Gasur, que es una contraparte de estas empresas dentro de otras empresas. Gasur es el fiscalizador. El compañero Walter Barrientos, de FANCAP, decía que sería bueno que esté metido ANCAP en los temas primarios, pero ANCAP tiene a Gasur para esos temas. Nos gustaría saber qué dicen ellos, si miran para el horizonte o si conocen todo lo que está pasando, porque eso también es motivo de denuncia penal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si están de acuerdo, también vamos a citar a Gasur.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Si bien se está hablando muy de costado, también estamos hablando de ANCAP.

SEÑOR GONZÁLEZ (Sebastián).- Para ser claros, la planta es de ANCAP, pero se la alquila a Gasur, y Gasur se la alquila a Riogás. Es un toletole que hasta la ministra dice que no puede ser. Pero es la realidad que tenemos, y por eso solicitamos que se cite a Gasur.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Como usted lo ha dicho, esta es la realidad que tenemos y debemos manejarnos con ella. Es complicado.

SEÑOR GONZÁLEZ (Sebastián).- Es complicadísimo.

SEÑOR FERRAO (Yuber).- Lo que nos manifestó el Ministerio de Industria, Energía y Minería es que van a presentar algún tipo de acción legal y -como ha dicho Sebastián González-, con nuestra abogada vamos a acompañar eso. No es hacer terrorismo, pero lo que ocurrió el 21 de julio fue casi como un acto criminal. Hubo una fuga y podrían haber muerto trabajadores.

El episodio del 6 de octubre se dio por una fuga más grande que paralizó a casi toda la planta, incluida la parte administrativa y el sector recalificado. Faltó la fuente de ignición, es decir, la chispa, para que hubiera habido una explosión impresionante.

En cuanto a falencias de la planta, quedó plasmado en las actas de la inspección que no hay protocolos de emergencia, no hay plan de contingencia, no hay rutas de evacuación marcadas, falta iluminación y no hay capacitación al personal. Si bien hay una brigada de incendios, es administrativa. Nosotros no discriminamos eso, pero no resiste análisis, tal como dice el supervisor de bomberos y prevencionista de la planta. Se da una situación de rescate en el sector de envasado. Además, tenemos un sector administrativo que no acompaña el mismo horario del envasado y del recalificado de envase.

Reiteramos que hay varias falencias con respecto a la seguridad en la planta. Por eso es que solicitamos a la Comisión que pueda hacer la visita nuevamente y pueda actuar en consecuencia.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Lo que es evidente es la falta de controles.

Les quiero recordar un accidente muy importante que hubo en la empresa Meteoro. Fueron nada más que cuatro chicos los que murieron, pero ¿y? ¿Eso no amerita un control del Estado sobre esa situación? No vamos a ir deslindando responsabilidades, porque si bien ANCAP es la que alquila, arrienda o subarrienda, sigue siendo ANCAP, es el Estado, es el gobierno. Entonces, vamos a poner un poquito más de pienso en todo esto y a considerar que una vida vale mucho más que cualquier conflicto, que cualquier chispita que podamos tirar. Si queremos poner paños fríos, bárbaro, pero vamos a pensar en todos.

Sabemos que la Comisión tiene cierta injerencia en estos temas para invitar al diálogo y para verificar los datos. Es muy importante lo que nos dijeron. Debe haber cierto control; no podemos lavarnos las manos. Yo alquilo el lugar y que hagan lo que quieran; ellos sacan su ganancia, se van y después no dejan nada. No puede haber trabajadores muertos.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Creo que el señor presidente ya explicó las acciones a tomar. Por lo tanto, corresponde acompañarlo. Si la señora diputada María Luisa Conde entiende que las acciones planteadas no corresponden, puede sugerir otras acciones.

Tenemos trabajo para hacer con las empresas y con el ente.

SEÑOR GONZÁLEZ (Sebastián).- Ya que piensan ir por las plantas, estaría bueno que vieran sus alrededores.

Como trabajadores y delegados de seguridad, decimos que no puede ser que al lado de una planta de GLP haya negocios. ¿Qué pasó allí? ¿En qué fallamos? Se habla de una chispa que puede venir desde adentro, por los procedimientos de trabajo. Pero, si se prende fuego al lado, ¿qué pasaría?

El compañero Walter Barrientos ya habló sobre todo lo que hay en ANCAP, el petróleo, etcétera. Hubo más de cuatro muertes. Esto es preocupante.

Queremos que ustedes tomen cartas en el asunto. No queremos ser paranoicos, pero tenemos tres plantas en 8 kilómetros a la redonda, más ANCAP. El desastre sería catastrófico; no podemos imaginar lo que pasaría. Es bueno que podamos charlar todo esto. Estamos acá para hacernos escuchar y para que todo esto no caiga en saco roto.

Sabemos que hay denuncias en la URSEA. La planta es el principio. Después, tenemos granel, los puestos, etcétera. También tenemos el GLP en el Hospital de Clínicas. Nuevamente, vamos a hacer una cátedra de psiquiatría y de psicología para analizar el tema del GLP y el daño que le hace al cuerpo. Tenemos un sinfín de cosas muy preocupantes para agregar ante esta Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, estaríamos invitando al Directorio de ANCAP, a la URSEA, a la empresa y a Gasur. Al mismo tiempo, vamos a remitir la versión taquigráfica de esta sesión a la Inspección General del Trabajo y de la Seguridad Social. Si hay acuerdo, procederíamos de esa forma.

(Apoyados)

——Se levanta la reunión.